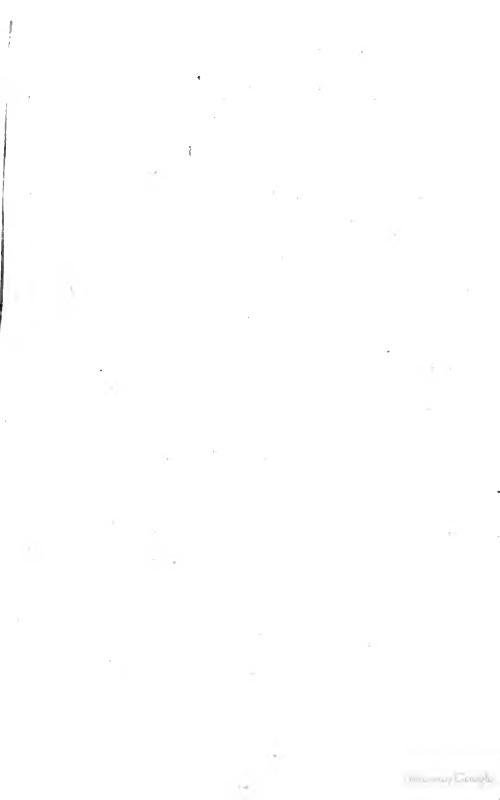


7. 3. 262

743.262

Digitized by Google

Digitized by Google


Digitized by Google

EXPOSITION

RAISONNÉE

DE LA LÉGISLATION

COMMERCIALE

Digitized by Google

LIVRES DE FONDS

QUI SE TROUVENT CHEZ LES MÊMES LIBRAIRES.

POTHIER, Table générale des matières et Table de concordance entre les articles du Code civil et les passages de Pothier qui se rapportent à chacun de ces articles; publiées par M. Pinel, Grandchamp et Marie-Saint-Georges, docteurs en droit, avocats à la Cour royale de Paris. 2 volumes in-8. 10 fr.

CODE DE SIMPLE POLICE, à l'usage des juges de paix, commissaires de police, etc., par Boucher-d'Argis, procureur du roi à Dreux. 1 vol. in-8, broché. 3 fr. 25 c.

MÉMOIRE SUR LE RÉGIME HYPOTHÉCAIRE, par F. Sévin, avocat. 1833. 1 vol. in-8. 3 fr.

CHRESTOMATHIE, ou Choix de textes pour un cours élémentaire du Droit privé des Romains, précédé d'une Introduction à l'étude du Droit; par M. Blondeau, doyen de la Faculté de Droit de Paris. 1 v. in-8. 1 nf.

PRINCIPES DU DROIT DE LA NATURE ET DES GENS, par J.-J. Burlamaqui, considérablement augmentés, par M. le professeur de Felice, deuxième édition, revue, corrigée et augmentée d'une Table générale analytique et raisonnée, par M. Dupin, docteur en droit et avocat à la Cour royale de Paris. 5 vol. in-8. 35 fr.

NOUVEAU TRAITÉ DE L'ADULTÈRE et des enfans adultérins, selon les lois civiles et pénales, par A. Bedel, avocat à la Cour royale de Paris. 1 vol. in-8. 3 fr. 50 c.

LES CODES FRANÇAIS, avec la concordance des articles de ces Codes, précédés de la Charte et des lois qui en dérivent, suivis des Tarifs des frais en matière civile et criminelle. 1 vol. in-18. Paris, 1833. 4 fr. Le même relié en veau. 6 fr.

SOUS PRESSE.

POUR PARAÎTRE EN 1834.

CODE GÉNÉRAL DES COMMUNES DE FRANCE, expliqué dans un ordre alphabétique, par J. A. Rogron, avocat aux conseils du roi et à la Cour de cassation. 1 seul et fort volume in-8°, imprimé sur deux colonnes, caractères fondus exprès par Rignoux, et parfaitement lisibles. 20 fr.

Voici les principales dénominations sous lesquelles toutes les matières communales sont *codifiées* et *expliquées* : *Actions, Biens communaux, Bureaux de bienfaisance, Cadastre, Chemins vicinaux; Codes forestier, de la chasse, de la pêche et rural; Communes, Contributions; Culte, État civil, Expropriation, Fabriques d'église; Gardes champêtres, Garde nationale, Gendarmerie, Hospices, Instruction publique; Lois électorales, municipales et départementales; Manufactures et Ateliers insalubres; Police, Octroi, Recrutement, Voierie*, etc.

CODES FORESTIER, DE LA CHASSE, DE LA PÊCHE ET RURAL, expliqués par leurs motifs et par des exemples, avec la solution, sous chaque article, des difficultés, etc., par le même auteur. 1 vol. in-18, suivi d'un formulaire des actes dont ces Codes exigent la rédaction. 7 fr.

EXPOSITION

RAISONNÉE

DE LA LÉGISLATION COMMERCIALE,

ET

EXAMEN CRITIQUE

DU CODE DE COMMERCE;

PAR M. ÉMILE VINCENS,

ANCIEN NÉGOCIANT, CHEF DE DIVISION ADJOINT, ET CHEF DU BUREAU DU COMMERCE AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

(Édition publiée en 1821.)

TOME TROISIÈME.

PARIS,

VIDECOQ, LIBRAIRE, PLACE DU PANTHÉON, 6, PRÈS L'ÉCOLE DE DROIT.
LE ROI, LIBRAIRE, PLACE SAINT-GERMAIN-L'AUXERROIS, 24.

1834.

Digitized by Google

IMPRIMERIE DE MOQUET ET Cie,
RUE DE LA HARPE, N° 90.

Digitized by Google

EXPOSITION

RAISONNÉE

DE LA LÉGISLATION COMMERCIALE,

ET

EXAMEN CRITIQUE

DU CODE DE COMMERCE.

LIVRE ONZIÈME.

DES MANUFACTURES (1).

CHAPITRE PREMIER.

Considérations particulières sur les Dispositions adoptées pour la protection des Manufactures.

ARGUMENT. — 1. Protection accordée aux Manufacturiers par les lois de Douane; — 2. Cause de la faveur particulière donnée aux Manufactures; — 3. Manufactures de coton; — 4. Fers; — 5. Observation sur l'effet de l'élévation des droits de Douane; — 6. Quelques maximes; — 7. des Machines.

1. UNE peinture aussi exacte que brillante des progrès et du dernier état de nos manufactures a été tracée de la main d'un homme qui peut justement et

(1) Les noms de fabriques et de manufactures sont souvent accouplés, et parfois avec une sorte d'intention de les opposer l'un à

Digitized by Google

à plus d'un titre, revendiquer une part honorable dans le succès (1); je me garderai bien de rien ajouter à ce grand tableau.

J'insisterai seulement sur quelques considérations qui se lient aux observations par lesquelles le livre précédent est terminé.

La protection dont on a estimé que nos manufactures avaient besoin, et dont les plus anciennes reconnaissent aujourd'hui qu'à la rigueur elles pourraient se passer désormais; l'établissement, surtout

---

l'autre. Je ne crois pas que l'usage, non plus que le vocabulaire, autorise à les distinguer. Les acceptions des mots varient singulièrement. Si le Dictionnaire de l'Académie est exact, de son temps le manufacturier était l'ouvrier; et le fabricant était l'entrepreneur qui fait travailler les manufacturiers : nous ne l'entendons plus ainsi. Au surplus, le même dictionnaire fait *fabriquer* et *manufacturer* synonymes, en remarquant que le premier est le plus usité. Suivant sa définition, la *fabrique* serait la manière de *fabriquer*, ou la réunion, par abstraction, des travaux d'une branche d'industrie, comme on dit la fabrique de Lyon, etc. La *manufacture* aurait aussi le même sens, et ce serait, de plus, le bâtiment où l'on fabrique. On devrait donc dire les *manufactures d'une fabrique* pour désigner les ateliers des fabricans d'un pays; mais des termes synonymes en toute autre occasion, et qui diffèrent dans une seule de leurs acceptions, ne la conservent pas long-temps distincte : on dit également, et en tous sens, la fabrique ou la manufacture de M. Ternaux. Quoi qu'il en soit, c'est peut-être d'après cette idée de local, ajoutée par l'Académie, que quelques personnes entendent par *fabrique* l'industrie dont les ouvriers restent séparés chacun dans son domicile, et par *manufacture*, celle où ils travaillent dans des ateliers communs. Dans les tableaux de la balance de commerce au ministère de l'intérieur, par un vieil usage, on sépare des produits de l'*industrie générale* les *objets manufacturés*; et, par ceux-ci, l'on n'entend que les tissus. Toutes ces distinctions me paraissent sans fondement, et si peu reconnues, qu'elles sont inintelligibles dans le public.

(1) *De l'Industrie française*, par M. le comte Chaptal.

Digitized by Google

de celles qui étaient neuves pour nous, ou le développement de celles qui avaient été négligées, ont exigé, d'après le système reçu, ou la prohibition des produits étrangers semblables, ou des impositions presque prohibitives sur leur entrée. Pour donner une idée du sacrifice de plusieurs branches de commerce extérieur, de la gêne et de la contribution imposée aux consommateurs qui en résultent, je crois devoir présenter les tableaux (1) des matières premières

(1) *Matières premières qui ne peuvent sortir de France.*

Chiffons et tout ce qui sert à la fabrication du papier, cartons (une qualité exceptée depuis quelque temps).

Charbons de bois, cendres.

Ecorces à tan. (Le gouvernement peut maintenant accorder des exportations locales).

Ferrailles.

Fil de mulquinerie.

Graines oléagineuses.

Peaux brutes, poils de chien, poils pour la chapellerie.

Soies.

Articles prohibés à l'entrée.

Tissus et ouvrages en laine, en coton, en écorce, en poil, en crin, gazes, tules, soieries autres que celles de l'Europe. Fils de coton, laine filée, schals de Cachemire, et de bourre de soie façon de Cachemire. Nankins, hormis ceux qui viennent de l'Inde directement par vaisseaux français.

Ouvrages en cuivre, en acier, en étain, coutellerie, horlogerie montée; ouvrages en fer, tôle, fer-blanc.

Fonte en pièces de moins de 400 kilogr. Fer en massiaux.

Ouvrages en cuir, peaux préparées.

Verrerie, poterie de grès.

Voitures.

La plupart des ouvrages de tablettcrie.

Sucre raffiné. Eau-de-vie autre que de vin.

Savons.

dont la sortie est défendue, des articles prohibés à l'importation et enfin de la progression des droits

Articles dont les droits d'entrée ont subi des augmentations successives.

	fr. le quintal	
Fer en barres.	2 à 3	en 1791
	4 à 6	1806
	15 à 40	1814
Acier.	3	1791
	9	1806
	45	1814
	60 et 100	1820
Faux.	40	1791
	50	1810
	100	1812
Faucilles.	60 et 80	1814
	100	1820
Limes.	40 et 70	1791
	50 et 150	1814
	76 et 150	1818
	80 et 250	1820
Instrumens et outils de fer rechargés d'acier et d'acier pur.	20, 40 et 75	en 1791
	50	1810
	50, 100 et 150	1814
	50, 140 et 200	1820
Fer-blanc.	12	1791
	18	1806
	50	1810
	60	1814
	70	1820
Acide nitrique.	16	1791
	20	1792
	41	1810
	90	1820
— muriatique.	30	1791
	63	1810
— sulfurique.	10	1791
	29	1792
	41	1810

	fr. c.	
Alun.	» 50	en 1791
	1 fr. et puis 10	1810
	15 à 20	1814
	à 25	1820
Soude, exempte.		1791
prohibée.		1810
	15	1814
	10	1817
	11,50	1820
Potasse, exempte.		1791
	30	1810
	15	1814
Céruse.	8	1791
	12	1806
	20	1810
	30	1816
Cinabre.	20	1791
	40	1810
	150	1816
Colle forte.	12	1791
	25	1816
	35	1818
Garance sèche.	2	1791
	6	1806
	12	1810

Toiles de Lin ou de Chanvre.

		fr.	
Blanches et écrues, de	72 à 140		en 1791
Écrues.	36, blanch.	45	1793
	51	61	1792
	60	120	1814
	de 25 à 60	150	1816
	de 25 à 85	de 120 à 160	1817
	de 25 à 85	de 120 à 200	1818
Soieries de l'Inde.	15 le kilog.		1791
	45		1819
prohibées			1820

Digitized by Google

d'entrée mis sur certaines marchandises. Je ne comprends dans ces listes que les objets dont le régime a été réglé dans le seul intérêt des manufacturiers français ; la dernière particulièrement, ne contient que les augmentations des droits accordés sur leurs réclamations : car, d'ailleurs, c'est par un motif fiscal que le tarif de 1791 qui, en 1806, avait généralement éprouvé une augmentation de moitié en sus, a été encore en 1816 doublé presque en masse, c'est-à-dire, porté au triple du taux primitif.

II. Jusqu'en 1814, il y avait une double propension à favoriser les manufactures nationales en accordant des augmentations de droits d'entrée sur les articles qu'elles imitaient ; on essayait alors d'obliger la France à se passer de l'extérieur, à se suffire à elle-même, à faire chez elle son sucre comme ses vêtemens. En même-temps on regardait tout commerce au dehors comme appartenant à l'étranger, à l'ennemi, et l'on eût voulu pouvoir le détruire.

	fr.			fr.	
Mercerie commune.	40	1791	Papier blanc.	60	1791
	60	1806		150	1816
	100	1816	Liége ouvré.	24	1791
Mercerie fine 15 pour 100				36	1806
de la valeur.		1791		45	1816
Idem.		1806		54	1818
200 fr. le quintal.		1816	Forté-piano.	36	1791
				300 et 400	1814

Laines (dans l'intérêt des Propriétaires de troupeaux).

A l'entrée.	ci-devant			A la sortie.			
Communes en suint...	1 f.	5 f.	1820	Prohibées ci-devant...	1 f.	» c.	1820
— — Lavées........	1	15	1820	*Idem*...........	»	50	1820
Fines en suint........	1	20	1820	15 f. 1814...	»	50	1820
— — Lavées........	1	60	1820	30 1814...	»	25	1820

De la première de ces deux intentions, plus ou moins bien raisonnée, plus ou moins possible à généraliser il nous est resté quelques industries précieuses, acquises ou tirées d'un ancien état de langueur, et élevées très-haut. Il ne s'agit plus aujourd'hui de considérer si, en reportant sur d'autres emplois les capitaux et les bras qui furent consacrés à ces ateliers, on pourrait avantageusement se pourvoir ailleurs de ce qu'ils produisent, ou s'ils n'ont pas fait tort à quelques autres branches d'industrie plus anciennement attachées au sol. Ce qui existe ne mérite pas d'être détruit. Il ne faut pas laisser tomber en ruines des établissemens élevés à grands frais à la voix du gouvernement lui-même ; il suffit de ne pas les protéger exclusivement ou trop aux dépens des autres branches. Une protection spéciale ne peut même, fût-elle encore plus onéreuse, être subitement retirée ; elle ne doit être modifiée que peu à peu et avec prudence : tout ce qui serait juste, ce serait de ne pas prodiguer de nouvelles concessions, surtout, si malheureusement il se trouvait quelqu'une de ces industries qui ne pût se soutenir par ses propres ressources et sans moyens forcés; mais sans doute il n'y a rien de semblable parmi celles que nous nous sommes données, et ce que nous aurons acquis sera bien gagné.

III. La filature et le tissage des cotons sont une de ces acquisitions modernes ; tout le monde reconnaît qu'elle est devenue trop importante pour mettre en question aujourd'hui si elle convient à la France. J'ajouterai que le goût des vêtemens de coton était devenu depuis quelques années si universel et si irrésistible, que, quand même la fabrication nous en

Digitized by Google

serait restée étrangère, nos autres étoffes n'en auraient pas mieux pu se garantir de la concurrence. Rien ne serait donc plus vain que d'avoir du regret à l'introduction de cette belle manufacture.

IV. On a fait de grands efforts en faveur de nos exploitations de fer ; on regardait comme une vue de haute politique d'assurer l'indépendance de la France à cet égard. Il est cependant remarquable, que c'est après la paix de 1814 que le droit sur les fers étrangers a été fortement augmenté. De nouvelles surtaxes ont été demandées à plusieurs reprises, principalement, à raison du bon marché auxquels les Anglais offraient leurs fers en barres, économiquement fabriqués au laminoir ; mais le gouvernement n'a pas accédé à ces vœux. Quelques branches dépendantes de cette industrie ont seulement obtenu qu'on augmentât les droits sur les espèces qui leur font concurrence : c'est ici qu'il faudrait marcher avec une modération aussi ferme qu'impartiale. On doit faire quelque chose pour conserver à la France des entreprises utiles, mais il est dû beaucoup de ménagemens à la classe industrieuse qui emploie les produits de cette nature ; car, il ne s'agit pas ici de détourner par une sorte d'impôt somptuaire la fantaisie qu'aurait le particulier de s'habiller d'un tissu plutôt que d'un autre ; il s'agit des charrues, des instrumens de l'agriculture et des outils de tous les arts. Le gouvernement ne peut se prêter sans cesse à faire renchérir la matière dont on les fabrique ou à priver ceux qui en ont besoin de profiter du bon marché, si les étrangers le lui présentent ; on ne doit pas plus forcer l'artisan à remplacer le fer de Suède par celui de France, s'il éprouve que le premier convient mieux à son emploi.

V. Il semble que des droits si élevés pour repousser les produits étrangers devraient diminuer à mesure que notre fabrication se perfectionne ; puisqu'elle fait mieux ou à moins de frais, elle ne devrait plus avoir besoin d'autant de secours : on voit avec peine, au contraire, que le tarif augmente à mesure que nous travaillons mieux. On ne devrait pas avoir à craindre, quand le produit national est meilleur, que le caprice du consommateur redoublât en faveur de la manufacture étrangère ; et cependant, de la mesure prise pour résister à ce préjugé, il n'en résulte pas moins que, sauf quelques exceptions, chaque progrès dans un article est une occasion de le faire payer plus cher au public ; car, si avant le droit ou avant son augmentation, une marchandise étrangère vendue sur notre marché, et celle qui est fabriquée sur nos foyers, revenaient au même prix, le bénéfice raisonnable du manufacturier compris de part et d'autre, quand l'étrangère sera renchérie par des taxes mises à l'entrée, le fabricant français n'aura aucun motif de ne pas élever le prix de la sienne d'une quantité à peu près égale.

VI. Insistons sur quelques maximes : il n'est pas besoin de faire toutes choses de ses propres mains quand on peut avoir à meilleur compte ce dont on manque. Occuper les bras à tel ouvrage plutôt qu'à d'autres, si d'ailleurs ils n'en seraient pas restés plus oisifs, ce n'est pas un avantage digne de s'acquérir à tous prix, bien que multiplier et mettre à la portée de tous le choix d'un très-grand nombre de travaux, soit un bienfait social. Les secours qu'on peut donner à une manufacture au moyen de contributions directes ou indirectes levées sur les citoyens, doivent être mesurés avec une parcimonieuse réserve ; ceux qui

ne peuvent être accordés qu'aux dépens d'une autre industrie sont rarement bien placés. La liberté, pour autant qu'on la peut laisser se déployer, est le meilleur arbitre qu'on puisse constituer entre ces industries opposées et le meilleur dispensateur des encouragemens. Les faveurs accordées aux fabrications récentes doivent être essentiellement temporaires; en un mot, les manufactures dans l'état ordinaire, doivent réussir par leurs propres moyens: il faut les honorer et les récompenser avec éclat, non se charger de combler leurs pertes, non les indemniser soit en primes, soit en monopole direct ou indirect.

VII. Faut-il encourager ou repousser l'établissement des machines? la question a plusieurs faces: il y a des machines qui opèrent avec une régularité que la main ne peut donner, et, à part toute autre considération, celle-ci doit faire désirer l'usage de pareils instrumens. Il faut filer à la mécanique le coton qui doit servir aux tissus, là où l'égalité du brin est une condition indispensable de la réussite; mais en général, on se sert des machines dans l'intention de leur faire opérer avec économie plusieurs des fonctions qu'il faudrait payer plus chèrement à des hommes. Sous ce rapport, la première condition de leur utilité c'est qu'elles donnent réellement cette économie, ce qui ne peut être que lorsqu'on a beaucoup d'ouvrage à faire; il en est des machines comme de la fameuse division du travail. Avec assez de demande dans une manufacture pour occuper dix hommes, il y a profit, sur le temps employé et dans le savoir faire, à charger chacun de ces dix ouvriers d'une seule manipulation; mais si, n'ayant du travail que pour l'ac-

tivité de cinq hommes, on s'obstinait à le diviser entre dix, il est évident qu'on se ruinerait (1); or, on ne tirerait pas meilleur parti d'une machine capable de remplacer dix ouvriers dans une fabrique qui n'aurait pu en entretenir que cinq; mais les Anglais ont cru avoir à fournir le monde entier et à perpétuité: ils ont imaginé que c'est la marchandise qui manquerait chez eux à la demande, et ils ne se sont embarrassés que du soin d'en fabriquer la plus grande quantité possible; ils y ont employé les machines. Le haut prix de la main-d'œuvre, dans un pays où il fait cher vivre, les incitait encore; ils se réjouissaient de l'épargne qu'ils faisaient sur le nombre des ouvriers, tandis qu'ils s'épuisaient à faire subsister par une taxe de charité ceux qu'ils avaient fait pauvres en leur ôtant leur ouvrage. Des ateliers si coûteux

---

(1) « La division du travail n'a-t-elle pas cet inconvénient, que, » quand un produit doit passer par vingt mains, chaque ouvrier ne » sait donner qu'une façon, et ne peut trouver d'emploi que dans » un atelier où il manque précisément un homme qui fasse telle » préparation?

» Par exemple, on dit que les aiguilles subissent soixante-dix » manipulations: la probabilité qu'un ouvrier pourra être employé » serait alors d'un 70e. Dans cette supposition, un fabricant ne peut » augmenter ses ateliers qu'autant qu'il trouve un assortiment » complet d'ouvriers qui donnent toutes les façons à l'aiguille; de » même, quand il réduit, il faut qu'il renvoie soixante-dix ouvriers » à la fois. »

Cette observation, qui ne combat que l'abus de la division du travail, et les agrandissemens démesurés qui rendent précaire le sort de l'ouvrier, de l'entrepreneur et de la manufacture, est due à un penseur modeste, perdu dans la foule des employés de l'administration; l'un des hommes néanmoins le plus capable de l'éclairer par une sage théorie, et de lui fournir une bonne direction assujettie aux lois, et exempte d'arbitraire.

une fois établis, on ne peut plus les arrêter sans dommages. Ils fournissent incessamment des produits très-supérieurs à la demande et même aux exportations spontanées, qui vont, sur la moindre espérance, encombrer tous les débouchés. Les prix s'avilissent, les fabriques se ruinent, voilà l'abus des machines excessivement généralisées ; cet excès est loin de nous. Nous n'avons pas communément assez de capitaux pour prodiguer ce luxe de dépenses d'établissement ; sans renoncer à l'émulation d'agrandir leur part dans l'approvisionnement du marché extérieur, la masse de nos manufacturiers aura la sagesse de prendre la consommation et la demande pour mesure des avances qu'ils oseront se permettre ; cette réserve rendra presque insensible pour les manouvriers la suppression successive d'un certain nombre de procédés auxquels ils cesseront peu à peu d'être employés suppression funeste quand elle est subite. C'est par ces considérations qu'un gouvernement ne doit pas encourager d'une manière trop hâtive l'usage des machines ; mais il doit encore moins s'y opposer, ou plutôt ce serait en vain. Celles qui sont vraiment utiles s'établiront partout et s'y maintiendront ; elles ne servent qu'aux grandes manufactures, mais il n'y aura plus de grandes manufactures sans elles. Une fois connues, aucun peuple industrieux ne peut, en les négligeant, rester en arrière des autres nations. Ce qu'on dit contre l'introduction des machines, à la découverte de l'Imprimerie on le disait contre les presses, et les copistes de profession se soulevaient pour les détruire. En Angleterre, Charles I[er] défendait de travailler les rubans sur le métier, parce qu'au moyen de cette invention un homme faisait l'ouvrage de dix, et en

réduisait neuf à la misère (1); Charles Ier ordonnait en conséquence de briser les métiers, aussi aveugle et plus inconséquent que les *Luddistes* de nos jours; mais on a fait des rubans, on a imprimé des livres, et ces belles industries ayant réussi à mettre leurs produits à la portée de plus de consommateurs, ont bientôt fait vivre bien plus d'ouvriers que ne pouvaient en salarier les anciennes routines.

CHAPITRE II.

Propriété des Auteurs et Inventeurs. — Brevets d'invention.

Argument. — 1. Diverses dispositions pour conserver la propriété des Découvertes et Fabrications, Propriété littéraire; — 2. Procédés des Manufactures; — 3. Nature des Brevets d'invention; — 4. Marche pour les obtenir; — 5. Mode de la jouissance; — 6. Déchéance et nullité du Brevet; — 7. Brevet d'importation; — 8. Brevets rachetés par le Gouvernement; — 9. On n'en délivre point pour des combinaisons étrangères aux Manufactures et aux Arts.

I. Ce que j'ai dit des encouragemens accordés aux fabriques conduit à parler de la garantie donnée à leurs ouvrages, et du privilége temporaire concédé à leurs procédés nouveaux.

Les efforts du génie, les travaux de l'esprit, les découvertes dans les arts, et les inventions combinées ou rencontrées par les artistes, ont été considérés comme des propriétés véritables, assurées par la

(1) Ordonnance du 19 mai 1625, Actes de Rymer tome VIII, 1re partie, p. 59.

loi, comme toutes les autres, transmissibles et susceptibles d'être revendiquées.

L'écrivain, le graveur, le sculpteur (1), le compositeur de musique, sont propriétaires de ce qu'ils ont produit. Publier leur ouvrage ou en répéter la publication sans leur aveu, c'est une atteinte à la propriété; c'est le délit de la *contrefaçon*.

Cette propriété dure toute la vie de l'auteur (2); elle passe à la veuve, sa vie durant, si elle y a droit par ses conventions matrimoniales (3) (si elle a été commune en biens). Les enfans de l'auteur en jouissent pendant vingt ans après son décès (4). Tout autre héritier n'y a droit que pendant dix ans après la mort de l'auteur (5). Le privilége peut être cédé à un libraire, imprimeur ou autre, qui est alors substitué à la jouissance de l'auteur et à celle qu'auraient eue après lui ses ayans-droit naturels (6).

Ce n'est que depuis 1810 que le terme de dix ans a été redoublé pour les enfans, et en leur faveur uniquement. Celui de vingt ans n'a donc point été appliqué aux cessionnaires, alors en jouissance, d'auteurs décédés sans enfans avant l'époque de cette prorogation (7).

(1) Cour de Cassation, 17 novembre 1814. S. 16. 1. 23.

(2) Loi du 19 juillet 1793.

(3) Décret du 5 février 1810.

(4) Prorogation du terme de dix ans portée par le décret du 5 février 1810.

(5) Loi du 19 juillet 1793.

(6) Article 40 du décret du 5 février. Il est inexactement rédigé, en ce qu'il semblerait ne laisser qu'à l'auteur, de son vivant, la faculté de céder sa jouissance; tandis qu'à son défaut, sa veuve ou ses héritiers sont respectivement en possession d'aliéner leurs droits.

(7) Cour de Paris, 13 août 1819. Journ. de la Librairie 1820. p. 379.

Digitized by Google

Elle ne concerne pas non plus les auteurs dramatiques, ni les compositeurs de musique; ils sont restés sous l'empire des lois antérieures (1).

Le droit des propriétaires par succession ou autrement, sur un ouvrage posthume, est semblable à celui de l'auteur; mais c'est en l'imprimant séparément, et sans le joindre à une nouvelle édition d'ouvrages déjà publiés et devenus propriété publique (2).

Un auteur étranger peut céder ses droits en France comme un auteur français, et aux mêmes conditions (3); mais il doit se prévaloir de cette faculté, avant que son ouvrage ait été publié à l'extérieur (4); car celui qui fait en France une édition d'un livre imprimé au dehors, et qui n'a point de propriétaire français, n'est pas contrefacteur (5).

On demande si un auteur peut empêcher de publier une traduction de son ouvrage dans une langue, morte ou étrangère, autre que celle dans laquelle il l'a donné au public. La jurisprudence n'a pas eu à prononcer sur cette question dans les termes exprès. Jusqu'à présent on a vu publier librement des traductions; et le silence des auteurs vivans est un préjugé en faveur de l'opinion générale qui croit cette liberté permise. L'insertion des formules traduites du *Codex medicamentarius*, dans un traité de pharmacie, n'a pas empêché d'absoudre de contrefaçon l'auteur du traité (6); mais cette affaire était com-

(1) Avis du conseil d'état, du 23 août 1811.

(2) Décret du 1[er] germinal an XIII.

(3) *Id.* du 5 février 1810.

(4) Cour de Cassation, 23 mars 1810. S. 11. 1. 26.

(5) *Id.* 17 nivose an XIII. S. 5. 2. 232.

(6) Cour de Cassation, 25 février 1820. S. 20. 1. 257.

pliquée d'autres circonstances. Il s'agissait de formules devenues légales, et qui semblent appartenir à tout le monde, comme ce qui est au Bulletin des lois. Celui qui avait fait usage des formules était au nombre des auteurs qui les avaient composées. L'éditeur du *Codex* tenait sa propriété de l'administration, et non des écrivains de ce recueil; cette affaire singulière ne donne pas une règle précise pour la question sur les traductions, telle que nous l'avons posée.

Augmenter un ouvrage pour en donner une nouvelle édition, ce n'est pas moins le contrefaire (1); mais si le livre n'était lui-même qu'une copie, le copiste ne pourrait se plaindre de la contrefaçon (2), à moins pourtant qu'il ne fût jugé que l'œuvre, quoiqu'elle se réduise à une compilation, a exigé le talent d'un auteur dont le travail ne s'est pas borné à la manœuvre d'un copiste. Les prières de l'Église, qui appartiennent à tous les fidèles, ne font pas tomber dans le domaine public où chacun peut puiser, l'ouvrage où elles sont insérées, si elles y sont mêlées d'instructions, fruit de la conception de l'écrivain (3). Quant au plagiat, c'est aux juges de prononcer s'il est assez étendu pour être qualifié de contrefaçon; on n'a pas admis cette qualification dans un cas où le quart d'un ouvrage avait été copié (4). Un décret (5) avait soumis, à la permission de l'autorité épiscopale, l'impression des livres d'église; mais, sur une contes-

(1) Cour de Cassation, 28 floréal an XII. S. 5. 1. 40.

(2) *Id.* 5 brumaire an XIII. S. 5. 2. 63.

(3) *Id.* 2 décembre 1814, et 7 octobre 1819. S. 15. 1. 60; et Journal de la Librairie, 1820, p. 69.

(4) *Id.* 3 juillet 1812. S. 12. 1. 265.

(5) Du 7 germinal an XIII.

tation élevée, un autre décret (1) déclara que cette obligation ne changeait rien à l'exercice des droits de propriété; et que celui de permettre la publication n'emportait pas le droit de retenir ou de céder un privilége exclusif d'imprimer. Quant aux instructions pastorales, elles sont, comme les autres écrits, la propriété privée de leurs auteurs (2).

La contrefaçon est un délit de la compétence des tribunaux correctionnels (3), que le ministère public peut poursuivre, même sans le concours de la partie civile (4). Il en était déjà ainsi avant la publication du Code pénal, sous le régime de la loi de 1793, quoiqu'elle ne pourvût qu'aux intérêts civils (5). La peine est une amende envers l'État de 100 à 2000 fr. contre le contrefacteur; de 25 à 1000 francs contre le débitant, avec confiscation de l'édition contrefaite. Il est prononcé au profit de l'auteur (et il faut entendre sous ce nom le propriétaire légitime de l'ouvrage, héritier ou cessionnaire (6), des dommages-intérêts, en payement ou à-compte desquels les exemplaires confisqués lui sont adjugés (7).

Pour assurer les droits de la propriété, un dépôt d'exemplaires de tout ouvrage qui se publie est fait entre les mains de l'autorité (8); mais il n'est pas

(1) 17 juin 1809.

(2) Cour de Cassation, 29 thermidor an XII. S. 4. 1. 353.

(3) *Code Pénal*, art. 425 et suiv.; et décret du 5 février 1810.

(4) Cour de Cassation, 7 prairial an XI. S. 7. 2. 875.

(5) *Id.* 27 ventose an IX. S. 1. 2. 557. et 7 prairial an XI ci-dessus.

(6) *Id.* 7 prairial an XI, même arrêt que ci-dessus.

(7) *Code Pénal*, art. 429.

(8) La loi du 19 juillet 1793 ordonnait le dépôt de deux exemplaires; il en fut successivement exigé cinq. L'ordonnance du Roi, du 24 octobre 1814, en a réglé la répartition; mais, sur ce nombre,

Digitized by Google

besoin qu'il ait été déjà satisfait à cette obligation pour que le contrefacteur puisse être poursuivi (1). La poursuite peut aussi avoir lieu avant que la contrefaçon ait été vendue, ou même soit entièrement imprimée; il suffit que quelques feuilles en aient été saisies (2). Cependant, l'annonce de l'édition contrefaite dans un catalogue de librairie ne constitue pas toute seule le libraire comme coupable du débit, à moins pourtant que l'ouvrage ne fût en même temps exposé dans sa boutique (3).

Le cessionnaire des droits de l'auteur a qualité pour les exercer contre le contrefacteur, en vertu d'une simple cession sous-seing privé, qui peut même n'être enregistrée qu'après la saisie (4). Quant à celui qui ne possède que par une donation manuelle, le droit des héritiers de l'auteur a paru supérieur à cette possession sans titre écrit (5); mais c'est ici une question ardue sur un genre singulier de propriété qu'il a répugné d'assimiler au *meuble :* il n'est pas de notre sujet de discuter cette matière.

---

un exemplaire était pour le censeur, alors chargé d'examiner l'ouvrage. Il n'y a plus de censeur, et cet exemplaire n'a plus d'emploi légal. Le commerce désirerait beaucoup, à cette occasion, d'être soulagé de la cinquième partie, devenue inutile, d'un impôt assez onéreux. Le dépôt des gravures est de deux exemplaires, dont un avant la lettre, ou en couleur, s'il en a été ainsi tiré ou imprimé. Les sculpteurs ne sont pas tenus au dépôt de leurs œuvres. Cour de Cassation, 17 novembre 1814. S. 16. 1. 23.

(1) Cour de Cassation, 29 thermidor, an XII. S. 4. 1. 353.

(2) *Id.* 2 juillet 1807. S. 7. 1. 465.

(3) *Id.* 2 décembre 1808. S. 10. 1. 253.

(4) *Id.* 29 thermidor an XII, cité ci-dessus.

(5) Cour de Paris, 4 mai 1816. S. 16. 2. 195.

Digitized by Google

II. Dans les manufactures, la propriété des *dessins* se conserve par des précautions spéciales.

Les manufacturiers qui fabriquent des articles dont la production est libre à tout le monde ont une propriété qui leur est également assurée par la loi. C'est celle de leur réputation, garantie d'individu à individu, et de ville à ville. Celui qui a mis son nom ou sa marque sur ses ouvrages, a droit de poursuivre quiconque usurperait ces signes: et inscrire sur les tissus d'une fabrique le nom d'un autre lieu, c'est un délit considérable.

Nous trouverons, dans le courant de ce livre, les règlemens particuliers pour la conservation de ces dernières espèces de propriété. Nous traitons ici des brevets d'invention acquis aux auteurs d'un produit ou d'un procédé nouveau dans les arts. Le privilége attaché aux marques n'assure au fabricant que la distinction entre ses ouvrages et ceux de même espèce qui sont faits par d'autres; le brevet garantit à celui qui en est muni, que personne ne pourra fabriquer ni vendre d'articles semblables aux siens.

III. Par deux lois, dont l'une a été faite pour servir de règlement à l'exécution de l'autre (1), tout inventeur d'une fabrication nouvelle, ou d'un moyen d'ajouter à une fabrication quelconque un nouveau genre de perfection, a droit de se faire délivrer un brevet d'invention, pour cinq, dix ou quinze ans, à son choix; et pendant ce temps, il a le privilége exclusif de l'exploitation de sa découverte. Sur son propre brevet, il peut en prendre un autre d'*addition, changement* et *perfectionnement*. On peut

(1) 7 janvier et 25 mai 1791.

même s'en faire délivrer un de cette espèce sur un objet dont un autre possède le brevet primitif; en ce cas, le nouveau breveté ne peut, sous ce prétexte, fabriquer l'article sans le perfectionnement, dont, à son tour, le premier ne peut profiter pour l'adapter à sa fabrication; mais on ne met point au rang des perfectionnemens les changemens de formes ou de proportions, non plus que les ornemens, quels qu'ils puissent être.

Celui qui apporte le premier en France une découverte étrangère, a les mêmes avantages que s'il en était l'inventeur; son brevet est dit d'*importation*.

Le brevet étant donné sur une simple réquisition, l'autorité ne répond en rien de la bonté des inventions (1). Elle ne les fait point examiner, car on ne pourrait le faire avant de leur avoir assuré le privilége, sans compromettre le secret des inventeurs. D'ailleurs, une erreur des examinateurs, la moindre disposition à se méfier d'une combinaison nouvelle, pourraient écarter une découverte utile ou la décourager. Il vaut mieux en laisser juges le temps et le public. Mais aussi, il faut que ce public sache bien que des annonces fastueuses de *brevets accordés par le Roi* et autres semblables, ne signifient rien et n'impliquent aucune recommandation. Il ne s'agit que d'un privilége exclusif temporaire pour une fabrication bonne ou mauvaise, privilége que celui qui en est nanti ne possède que parce qu'il l'a demandé avant tout autre et en payant. En lisant la liste des *inventions* brevetées, on trouve quelquefois de

(1) Cette déclaration est inscrite au bas de tous les brevets. Arrêté du 5 vendémiaire an IX.

prétendues découvertes bizarres ou puériles; ce n'est pas à l'administration que l'on peut s'en prendre: elle doit donner acte de tout ce qu'on lui présente, et c'est uniquement ce qu'elle fait, aux périls et risques de celui qui le requiert.

IV. Pour obtenir le brevet, il faut présenter une pétition à la préfecture de son département. Elle doit être accompagnée d'un mémoire descriptif et détaillé de la découverte, avec ses plans, modèles ou échantillons. Le tout est remis cacheté par l'auteur. Il paye en même temps 50 francs pour les frais d'expédition, et une taxe de 300, 800 ou 1500 francs, suivant celui des trois termes pour lequel il demande le brevet. La moitié de la taxe seulement est payable d'abord en fournissant la soumission de la solder six mois après la date du brevet. Il y aurait déchéance prononcée, si l'on manquait à cet engagement.

La pétition et le mémoire cacheté sont transmis de la préfecture au ministre de l'intérieur; la demande y est enregistrée, et aussitôt un certificat est expédié à l'auteur: il lui tient lieu de brevet. A la fin de chaque trimestre, une ordonnance du Roi ratifie les certificats délivrés et proclame les brevets; elle est insérée au bulletin des lois. Les années pour lesquelles le privilége est acquis, ainsi que les effets et les droits qui en résultent, datent du jour de la délivrance du certificat.

Entre deux concurrens pour la même invention, le privilége reste à celui dont le dépôt de la pétition et du mémoire descriptif a été enregistré le premier à sa préfecture (1).

(1) Décret du 25 janvier 1807.

V. Le breveté peut exploiter par toute la France. Il peut former autant d'établissemens que bon lui semble (1). Il peut céder son privilége en tout ou en partie. La cession, qui ne peut être faite que devant notaire, doit, à la diligence des deux parties à peine de nullité, être enregistrée à la préfecture, et dans les bureaux du ministère de l'intérieur sur le certificat du préfet. La loi primitive ne permettait pas qu'un brevet fût exploité par action, défense dont on ne voyait guère le motif. Le gouvernement s'est réservé plus tard d'en dispenser (2).

Une condition attachée au brevet d'invention, c'est qu'à son terme ou à sa déchéance, la découverte appartient au public. Les mémoires et dessins passent, des bureaux du ministère où ils restaient déposés, au conservatoire des arts, pour que chacun en prenne connaissance (3).

Ce n'est que sur de très-puissans motifs que la loi permet d'accorder des prorogations temporaires du privilége par une mesure législative; et il y en a peu d'exemples. Elle réservait aussi la faculté de garder secrètes les découvertes, qu'au terme du brevet le gouvernement trouverait de la politique ou de la prudence de ne pas répandre.

VI. Il y a déchéance du brevet, si, dans le cours de deux années de sa date, l'auteur n'a pas fait usage de sa découverte, à moins qu'il ne fournisse des raisons valables de son retard. Il ne serait pas juste en

(1) Le brevet ne dispense pas de la patente.

(2) Décret du 25 novembre 1806.

(3) Ils sont publiés par les soins du directeur de cet établissement. Trois vol. in-4° ont déjà été mis en lumière.

effet qu'une pensée sans réalité suffit pour se faire munir d'un privilége qui n'apporterait aucune utilité au public, et qui fermerait la porte à tout autre inventeur. Il faut faire attention, au reste, que cette cause de déchéance se borne au défaut d'usage de l'invention, et non au silence gardé contre les imitateurs. Les quinquets qui nous éclairent ont d'abord été connus par un brevet pris par Lange et Argant. Tandis qu'ils fabriquaient, un grand nombre d'autres s'emparèrent de l'invention; et quand les auteurs s'avisèrent de poursuivre des contrefacteurs, on leur opposa qu'ils étaient déchus de leur privilége, puisqu'ils n'en avaient pas l'usage exclusif depuis plus de deux ans; mais la Cour de cassation leur donna gain de cause, sur le motif que la tolérance des contrefaçons n'a rien de commun avec la négligence de fabriquer, dont la loi a fait une cause de déchéance (1).

Il en est une autre: c'est lorsque la prétendue invention était déjà publique, c'est-à-dire consignée dans un livre imprimé et publié; le brevet est alors subreptice, et l'administration pourrait le déclarer nul; mais en ce cas, elle a toujours laissé à ceux qui y auraient intérêt le soin de contester le privilége; alors ce sont les tribunaux qui sont juges de tels procès.

Le possesseur du brevet est fondé, moyennant qu'il fournisse une caution, à faire saisir les objets qu'il prétend être des contrefaçons, sauf à répondre des dommages-intérêts si sa prétention n'est pas fondée. Le contrefacteur est appelé devant le juge de paix, qui, vérification faite, et les parties entendues *avec leurs témoins*, prononce par un jugement exécutoire, par

(1) Cour de Cassation, 28 nivose, an XI. S. 3. 1. 142.

provision nonobstant appel. S'il y a contrefaçon, la peine est la confiscation avec les dommages-intérêts envers le breveté, et une amende égale au quart de ces dommages, sans dépasser 3,000 francs, ou le double en cas de récidive. Si, pour sa défense, le saisi allègue que le brevet est nul parce qu'il est notoire qu'avant qu'il fût obtenu, le procédé était connu et pratiqué, il résulte du texte de la loi qui admet des témoins, que ce fait peut se prouver entre parties par enquête. La Cour de cassation l'a jugé ainsi plusieurs fois, en décidant que ce n'est que pour la déchéance absolue que l'administration aurait le droit de prononcer d'office, que la publication dans un livre imprimé est absolument requise (1). La même Cour a jugé aussi que, si le fait de la publicité alléguée par le défendeur est constant, le breveté n'est pas fondé à dire qu'elle n'existe que par ses propres publications (2); que la connaissance ait été répandue par lui ou par d'autres, dès qu'elle est publiquement acquise, il n'y a plus de privilége possible. On voit par là que celui qui demande un brevet agit, comme nous le disions, à ses périls et risques; si son invention n'est pas nouvelle, ceux qui se l'approprient opposent le fait de la publicité à son titre, et s'il l'avait pris contre les droits d'un breveté antérieur, c'est lui-même qui encourrait la peine de la contrefaçon.

Pour éviter ce dernier inconvénient, celui qui dé-

(1) Cour de Cassation, 22 frimaire an x, 29 messidor an x, 20 décembre 1808, 30 avril 1810. S. 2. 1. 172, 4. 2. 44, 9, 1, 209 et 10. 1. 229.

(2) Cour de Cassation, 10 janvier 1806. S. 6. 1. 218.

pose sa demande d'un brevet a le droit de se faire représenter préalablement la liste de tous ceux qui sont distribués, pour juger s'il n'est pas exposé à se rencontrer avec d'autres inventeurs en possession du privilége avant lui.

VII. La première loi sur les brevets avait dit : « l'exercice des patentes (brevets) accordés pour « une découverte importée d'un pays étranger, ne « pourra s'étendre au-delà du terme fixé dans ce pays « à l'exercice du premier inventeur. »

Ce texte indique que l'on ne comptait breveter parmi les importations, que celles qui seraient privilégiées par brevet ou patente en pays étranger. Néanmoins, on ne l'avait pas dit, et l'on a donné des brevets pour l'importation de fabrications qui sont libres au dehors. Dès lors, on a cru que la loi laissait une lacune à remplir, pour déterminer le terme de ces concessions; et l'on y a pourvu en décidant que ces brevets auraient la même durée que ceux d'invention (1).

N'y a-t-il pas cependant quelque difficulté dans ces usages ? l'imitation de ce que tout le monde connaît, ou peut voir en passant la frontière, est-elle susceptible d'être privilégiée chez nous comme une découverte, ou comme l'introduction de ce dont la fabrication est encore, chez l'étranger, tenue comme un secret ou sous une loi restrictive ? Tout le monde pouvait nous enrichir de cette industrie, et le premier qui s'en empare, s'assimilant à un inventeur, ôte,

(1) Décret du 13 août 1810. On l'a qualifié de *loi* par erreur, dans une instruction émanée du ministère de l'intérieur, le 1er juillet 1817.

pour cinq, dix, quinze ans aux artistes, la liberté d'une imitation si facile, et au public l'espérance de jouir librement, et hors du monopole, d'un objet qui est populaire chez les voisins. Tout voyageur peut prendre des brevets pour la totalité des machines ou manufactures qu'il aura aperçues, et du moins pendant deux ans, il en empêchera légalement l'importation réelle. Une fabrique rivale, l'étranger lui-même peuvent recourir à cette ruse. Enfin, on est en peine de concilier la jouissance de ce privilége avec les règles reçues dans notre jurisprudence ; car, si celui qui serait admis à prouver par témoins, contre l'auteur prétendu d'une invention française, qu'on la connaissait avant le brevet, peut en proposer autant contre une importation du genre de celles dont nous parlons, ce qui sera toujours bien aisé, il n'y aura pas un seul brevet qui puisse se défendre. On ne pourra surtout se refuser à l'exception légale tirée de la publication dans un livre imprimé ; et quelle est la fabrication libre et familière qui ne se trouvera pas décrite dans les ouvrages du pays où elle est commune ?

Je crois qu'il aurait fallu se borner à la disposition de la loi de 1791, et ne privilégier, pour le brevet d'importation, que les articles dont la fabrication est sous la restriction d'un privilége analogue dans l'étranger. Pour les autres objets, celui qui introduit le premier ce que tous les autres auraient pu apporter, donne un bon exemple ; il mérite d'être loué et même récompensé ; mais il répugne, ce me semble, qu'il ne puisse y avoir pendant un nombre d'années qu'un seul marchand d'un article qui abonde de l'autre côté de la frontière.

Le brevet défend à tout autre qu'à celui à qui il

est concédé, de fabriquer, *vendre* ou *débiter* l'objet de l'invention; et la loi dit que celui qui importe aura les mêmes droits que celui qui invente. Sur ces expressions, les fabricans munis d'un brevet d'importation ont prétendu quelquefois qu'on devait interdire l'entrée des marchandises étrangères qui leur ont servi de modèle ; mais les tarifs des douanes sont des dispositions législatives, et tandis qu'elles permettent l'introduction d'un article en lui appliquant un droit d'entrée, on n'a pas pensé qu'il suffît, pour le repousser de la frontière, de l'induction tirée du privilége d'un breveté. Il peut s'opposer à la fabrication en France, ou, quant au produit étranger, tout au plus à la vente; mais il n'a aucun titre contre celui qui fait venir du dehors ce même objet pour son usage. Il résulte cependant de tout ceci que les dispositions sur les brevets d'importation auraient besoin d'être revues, soit pour les changer, soit du moins pour les éclaircir et les développer.

VIII. La loi de 1791 prévoyait le cas où le gouvernement pourrait acheter les secrets ou les droits des inventeurs afin de les livrer à l'usage et à la concurrence du public, sans attendre l'expiration du long délai d'un brevet. On peut rarement user de cette munificence ; mais, entre autres exemples, on doit citer les mécaniques de M. Douglas, pour le travail de la laine ; son brevet fut acheté, et ses procédés publiés aussitôt. La loi ci-dessus promettait aussi des récompenses à ceux qui offriraient de livrer leurs procédés sans se réserver le droit privatif de les exercer ; mais l'inventeur qui prend le brevet ne peut obtenir aucun encouragement particulier. Un privilége exclusif le paye assez.

IX. On avait transféré l'usage des brevets aux inventions de combinaisons de finances, banques, assurances, etc.; on reconnut que le privilége d'exploiter de semblables établissemens ne serait en aucune proportion avec le mérite de les avoir proposées. Une loi expresse (1) a défendu de semblables applications des brevets; ils sont réservés à l'invention dans les procédés ou dans les produits des arts industriels.

CHAPITRE III.

Institutions diverses pour l'instruction ou pour l'émulation des Manufacturiers.

ARGUMENT. — 1. Expositions des produits de l'industrie. — 2. Société d'émulation. — 3. Ecoles royales d'arts et métiers. — 4. Conservatoire royal des Arts et métiers. — 5. Comité consultatif des Arts et Manufactures au Ministère de l'intérieur. — 6. Manufacturos royales. — 7. Manufactures particulières décorées du titre de royales.

I. POUR l'encouragement de l'industrie, il ne suffirait pas d'offrir des priviléges à quelques découvertes nouvelles. Les gouvernemens ont entre leurs mains un grand nombre de moyens directs d'exciter et de soutenir l'émulation qui perfectionne, qui rend utiles et stables les inventions et les progrès. On dit que les Anglais possèdent à cet égard un avantage sur les Français; ils ont un esprit public, national et populaire, qui inspire à chaque particulier le goût et la ferme volonté de ne consommer que des produc-

(1) Loi du 20 septembre 1792. Les remèdes secrets ne peuvent être brevetés. Loi du 18 août 1810.

tions anglaises. Il faut avouer qu'il n'en a pas été toujours ainsi en France, du moins dans toutes les classes; et plus d'une fois nos manufactures ont cru devoir faire passer pour étrangers leurs propres produits, afin de les faire participer à la vogue. On a cru nécessaire d'opposer à un tel préjugé la réunion, en forme de spectacle donné au public, de tout ce que la France sait ou a appris à manufacturer. En 1798, au milieu d'une fête nationale, on ouvrit à Paris une exposition des produits de l'industrie française; ces expositions se répétèrent en 1801, 1802 et 1806. Les trois dernières furent tenues dans la cour du Louvre; en 1819, le gouvernement nous en a montré une plus brillante que les autres; et afin de la rendre plus digne, les magnifiques salles du Louvre se sont ouvertes pour recevoir nos manufacturiers et leurs produits, depuis les plus somptueux jusqu'aux plus populaires. Le public a porté trop d'attention à ces fêtes de l'industrie, pour qu'elles n'aient pas atteint en partie le but qu'on se proposait, celui d'apprendre aux Français leur propre richesse. On a pu encore obtenir un autre succès, ou d'utilité directe, ou d'amour-propre national. A la paix d'Amiens, l'exposition de 1802 fut rapprochée à dessein de celle de 1801; celle de l'année dernière a eu l'avantage de présenter l'état florissant de notre industrie au concours immense des étrangers. Nous avons été jugés par nos émules, et leur jugement, de quelque manière qu'il s'exprime, paraît nous avoir été favorable. On dit aussi que les hautes classes, les classes voyageuses sont accusées, en Angleterre, d'avoir perdu à Paris l'amour exclusif des productions de leurs pays, et de

s'être accoutumées à trouver aussi, dans nos magasins, ce qu'ils appellent le *comfortable*.

Les fabricans exposant à l'envi ce qu'ils font de mieux, sont d'ailleurs d'excellens juges les uns des autres; c'est une autre source d'émulation et un avantage de plus. Ces motifs, l'assentiment et le concours des manufacturiers, mais plus encore, il faut l'avouer, l'entraînement que cause à l'observateur le plus défiant et le plus morose un spectacle si imposant, ferment l'accès aux réflexions qui se présenteraient, en considérant l'institution sous un autre aspect. C'est une foire d'échantillons disent les censeurs difficiles, et ces échantillons ont peut-être été choisis ou faits à dessein pour la montre. Le commerce n'a pas besoin de ce spectacle coûteux, ruineux en déplacemens, en perte de temps pour les manufacturiers, en perte sur les beaux produits sacrifiés à l'exposition ; c'est dans les ateliers que le négociant va voir et juger à fond les articles faits pour lui; quant au public, il n'est pas frappé des choses utiles, mais des superfluités brillantes ; ses visites au Louvre feront vendre peut-être quelques cristaux et pas une faux, une scie, ou telle autre de ces précieuses acquisitions de nos arts. Tout l'éclat est pour les manufactures de luxe, et ici je ne suivrai point les raisonneurs dans l'examen des questions sur le luxe, questions susceptibles d'être traitées sous tant de faces. Mais, sans disconvenir que les yeux de la multitude ont du être particulièrement éblouis par ce qui reluit le plus, ni le gouvernement, ni les hommes éclairés n'ont partagé cette préoccupation. Les riches produits des arts les plus relevés ont été jugés, non comme les plus dignes d'attention, mais à leur rang, suivant les progrès

qu'ils ont attestés dans les procédés qui les fabriquent. La faveur aurait plutôt été pour les industries qui pourvoient aux besoins, ou mettent les commodités de la vie a la portée d'un plus grand nombre de citoyens ; plus spécialement celles qui fournissent de bons instrumens aux autres, celles qui avaient fait des conquêtes nouvelles ou des pas marqués depuis les dernières expositions, ont été les plus appréciées.

Un jury composé des amis les plus distingués de l'industrie et des fabricans les plus dignes de juger leurs pairs, a examiné chaque article exposé et a prononcé sur leur mérite. La notice de ce grand travail publiée suivant l'usage, est elle-même un ouvrage important, une curieuse statistique industrielle de la France ; rien de ce qui pouvait ajouter du relief à ce concours imposant n'a été omis. Le Roi n'a pas accordé seulement des médailles distribuées de sa main aux manufacturiers les plus distingués dans chaque genre, il a daigné répandre sur plusieurs de ces hommes laborieux, de ces marques d'honneur qui décorent les premiers citoyens dans l'État ; et comme si l'on avait craint d'être induit à ne mettre de prix qu'aux travaux qui pouvaient séduire les yeux dans cette brillante exposition, il a été décerné des récompenses, par une mesure spéciale et nouvelle (1) aux artistes qui, dans l'obscurité des ateliers ont monté les machines ou enseigné les procédés dont le vulgaire n'apperçoit que les beaux résultats.

II. Rien ne supplée de si grands moyens d'émulation (2), ils appartiennent à la munificence royale ;

(1) Ordonnance du 9 avril 1819.

(2) L'ordonnance du Roi, du 13 janvier 1819, qui a ordonné

mais on ne peut passer sous silence le bien que fait une association privée, soutenue au reste par les secours et par la confiance du gouvernement : je veux parler *de la Société d'encouragement pour l'Industrie nationale.* Réunie en 1802, elle n'a cessé de donner à tous les artistes des secours et des conseils ; elle leur distribue des prix et des récompenses sagement combinés, mais ce qui n'est pas moins cher à des hommes industrieux, elle leur prête une attention aussi soutenue que bienveillante ; elle les écoute, suit leurs expériences, ne se lasse point, ne se rebute point s'il se trouve quelque confusion dans leurs premières vues, discute, objecte dans leur intérêt, et insiste pour faire surmonter la difficulté. Le grand manufacturier y reçoit les suffrages les plus éclairés qu'il puisse ambitionner; le moindre artisan, s'il est ingénieux, y trouve le plus utile patronage. C'est avec raison que le gouvernement protége cette institution spontanée ; il peut la regarder comme l'auxiliaire de toutes celles qu'il a fondées pour l'avancement des arts.

III. Une école d'arts et métiers avait été établie d'abord à Compiègne (1), elle fut transferée à Châlons-sur-Marne, et depuis, une seconde a été ouverte à Angers. Outre les élèves qui étudient à leurs frais, 500 jeunes gens de 13 à 16 ans sont admis dans ces établissemens, savoir, 300 gratuitement, 200 aux frais de l'État pour les trois quarts ou la moitié de leur entretien. Chaque département a droit de four-

l'exposition en accorde de périodiques, dont l'intervalle ne doit pas excéder quatre ans.

(1) Décret du 6 ventose an XI.

nir des sujets à trois de ces places ; huit nominations sont déférées au choix de la Société d'encouragement (1) ; l'enseignement embrasse tout ce qui peut former de bons chefs d'ateliers, des ouvriers éclairés dans la théorie et dans la pratique des arts, et chacun y trouve à choisir, suivant ses dispositions, le genre de travaux qui lui convient : on ne néglige point d'y former des mécaniciens-machinistes. Les arts du dessin y sont cultivés, ainsi que tout ce qui constitue une bonne éducation pour des hommes laborieux ; et enfin, comme pour leur apprendre, quel intérêt l'industrie inspire, et quels protecteurs le talent peut concilier, le premier supérieur de ces jeunes artisans est un Cordon bleu, Pair de France ; honorable singularité qui mérite d'être observée.

IV. Avec les mêmes soins, on a formé à Paris un conservatoire des arts et métiers dont Louis XVI avait conçu l'idée autrefois ; on prit, pour la réaliser, le moment où l'on commençait à respirer après les désordres de la terreur, et où il était temps de rassembler les débris échappés au vandalisme (2). Les machines, modèles, dessins, tirés des dépôts de l'ancienne Académie des Sciences ou ramassés de toutes parts, furent mis en ordre, exposés à l'étude et à la curiosité du public. Des soins assidus ont augmenté cette intéressante collection, et l'admission des inventions nouvelles est un honneur brigué par les artistes, qu'on n'y accorde pas légèrement ; auprès de ces modèles avait été placée une école de dessin et de géométrie descriptive. Une ordonnance récente (3)

(1) Ordonnance du Roi, du 26 février 1817.

(2) Décret du 19 vendémiaire, an III.

(3) Ordonnance du Roi du 25 novembre 1819.

prescrit d'y ajouter des cours d'économie industrielle, de mécanique et de chimie appliqués aux arts.

V. Enfin, le ministre de l'Intérieur a auprès de lui un comité consultatif des arts et manufactures, composé de savans familiers avec l'application des sciences aux arts ; ils sont chargés de donner des avis sur la partie technique des mesures que l'administration est appelée à prendre relativement aux manufactures.

J'ai parlé ailleurs du conseil des manufactures ; tels sont les établissemens généraux destinés à la protection de l'industrie : dans le chapitre suivant nous en signalerons de locaux, disséminés à la portée des fabricans dans toute la France.

VI. Quelques manufactures d'objets de grande magnificence appartiennent au Roi et portent le nom de manufactures royales ; à leur établissement, qui remonte assez haut, on jugea qu'il était de la munificence souveraine de ne pas recevoir de l'étranger, les tentures, les tapis précieux, les vases qui conviennent à la décoration des palais du prince, et qu'il était bon de fournir à l'industrie française l'exemple et le modèle de les fabriquer ; cette noble intention est accomplie depuis long-temps. Les manufactures royales n'ont plus rien à enseigner ; elles ont un bon nombre d'émules chez les particuliers (1), et il n'est pas certain qu'elles n'aient pas été égalées ; ainsi, il n'y aurait plus de motif d'utilité publique pour leur conservation. Leurs produits servent aux dons que le Roi fait aux autres princes, et vont ainsi dans l'étranger faire

(1) Il faut excepter les tableaux des Gobelins, qui, par ce qu'ils coûtent, et par l'usage actuel des ameublemens, ne sont guère dans le cas d'être imités hors de la manufacture royale.

admirer l'habileté des Français ; mais on dit que les ateliers privés pourraient, dans ces occasions, fournir autant de chefs-d'œuvre avec plus d'économie. De tels établissemens, devenus purement un luxe, se maintiennent par cette sorte d'affection de l'opinion publique pour les choses dont elle a été long-temps en possession de se glorifier.

VII. Autrefois, des manufactures de particuliers obtenaient, par faveur de cour, le titre de royales; mais c'était à une époque où l'on croyait légal de donner des priviléges, sans se douter qu'ils impliquent nécessairement une injustice. On n'était que conséquent en accordant une distinction à un établissement de préférence aux autres; aujourd'hui, la protection de la loi et celle du gouvernement sont dues à tous. Les récompenses d'émulation se donnent au manufacturier et non à la manufacture ; c'est à chacune d'elles de se recommander au public par ses progrès ou par le soin de maintenir sa réputation acquise; au fond, le titre de royal n'a point de sens appliqué à une entreprise à laquelle le Roi n'a point de part; il ne sert qu'à décourager ceux sur qui l'on accorde cette préférence; tandis que la justice impartiale ne permettrait pas qu'on en fît le patrimoine d'un seul, s'il devait en tirer un profit réel. Enfin, ce beau titre peut être exposé et compromis, si la manufacture qui en est décorée vient à se laisser surpasser, et bien plus désagréablement si toute royale qu'elle est, elle éprouve un revers déshonorant dont un diplôme ne met point à couvert dans le commerce.

CHAPITRE IV.

Chambres consultatives. Conseils de Prud'hommes.

ARGUMENT. — 1. Composition et fonctions des Chambres consultatives.— 2. Observations sur leurs attributions. — 3. Conseils de Prud'hommes. — 4. Tendance à rentrer dans le système des anciens règlemens, marquée dans les actes qui ont établi les deux institutions.

I. DANS les villes de fabriques qui paraissent au gouvernement suffisamment importantes, il est établi des *chambres consultatives des manufactures arts et métiers* (1), présidées par le maire de la ville, et composées de six membres manufacturiers, exerçant leur profession au moins depuis cinq ans. Les premiers choix ont été faits par vingt ou trente notables, fabricans désignés par le préfet. La nomination est pour trois ans, et le renouvellement se fait par les suffrages de la chambre elle-même. La ville fournit un local, et pourvoit tant aux dépenses de premier établissement qu'aux menus frais annuels.

A défaut de chambres consultatives, leurs fonctions sont remplies par les chambres de commerce, là où il s'en trouve d'établies; et en conséquence, on réunit rarement ces deux institutions dans la même ville; mais la cumulation des fonctions n'est pas réciproque : les chambres consultatives sont *uniquement* chargées de donner leur avis sur les besoins et les moyens d'amélioration des fabriques, arts et métiers. Elles n'ont point, comme les chambres de commerce, de correspondance directe avec l'autorité

(1) Arrêté du 11 thermidor an x.

supérieure. Elles doivent adresser leurs vœux au sous-préfet, qui les transmet au préfet. Ce n'est qu'avec son avis et par son envoi que ces pièces parviennent au Ministre de l'intérieur.

II. Le grand nombre de chambres consultatives qu'on serait dans le cas de créer, a pu empêcher de les autoriser à une correspondance libre et immédiate; et d'ailleurs, si l'on devait les distinguer des chambres de commerce, il fallait bien les restreindre à l'objet spécial de la fabrication; mais on retrouve toujours ici la fausse vue, ou peut-être la mauvaise politique d'opposer les manufactures et le commerce. C'est à les rapprocher, à les animer d'un même esprit qu'il faudrait tendre. Les chambres consultatives ne correspondant pas avec le Ministre, c'est avec les chambres de commerce les plus voisines qu'il faut les mettre en rapport. Puisque celles-ci sont chargées de l'intérêt des fabriques en certains lieux, y aurait-il difficulté à ce qu'elles le fussent partout? Des négocians assemblés pour conseiller le gouvernement dans l'intérêt général de l'industrie, appuyeraient plus sûrement, surtout éclairciraient mieux que les sous-préfets et le préfet même, les observations des manufacturiers. Probablement les chambres consultatives se livreraient avec plaisir et confiance à la correspondance des chambres de commerce. Si, contre toute apparence, on soupçonnait que quelqu'un de leurs vœux pourrait être étouffé, rien ne serait plus facile que d'en rendre la transmission obligatoire pour la chambre de commerce, comme on l'a fait pour le préfet.

L'établissement des chambres consultatives, réglées par un acte du gouvernement que nous venons

d'analiser, dérive d'une loi (1), précaution qu'on n'avait pas eue pour établir les chambres de commerce. Mais nous verrons bientôt dans quel but on avait pris ce soin.

III. Une autre loi (2) autorisa l'établissement à Lyon d'un *conseil de prud'hommes.* C'est un tribunal, mi-parti de manufacturiers faisant fabriquer, et de chefs d'ateliers ou d'ouvriers patentés, autorisé à prononcer sur les contestations journalières qui s'élèvent parmi ceux qui travaillent ou font travailler aux fabriques. Un article de la loi autorisa à donner la même institution aux villes manufacturières où elle serait jugée convenable.

En vertu de *cette loi,* le gouvernement règla, par des décrets, les fonctions des conseils de prud'hommes, et il prit sur lui non-seulement d'en altérer les fonctions, mais d'en changer totalement la *compétence judiciaire*, ainsi que nous allons le dire.

Dans le dernier état où il a laissé l'institution (3), elle est composée de six à quinze membres, suivant les lieux, le nombre toujours impair, et toujours mi-parti, entre les membres pris dans la classe qui travaille et la classe qui fait travailler. Celle-ci a constamment un membre de plus que l'autre. Les marchands fabricans composent cette classe ; les chefs

(1) Loi du 22 germinal an XI.

(2) Loi du 18 mars 1806.

(3) Décret du 11 janvier 1809, publié de nouveau au bulletin des lois le 20 février 1810 avec une correction, pour écarter une disposition de laquelle on aurait pu inférer que les maires ont les attributions des prud'hommes dans les villes où ceux-ci ne sont pas institués, *ce qui n'est vrai dans aucun cas.* (Ce sont les termes du décret.)

d'atelier, contre-maîtres, teinturiers et ouvriers patentés sont admissibles dans l'autre; les actes d'institution portent, pour chaque ville, de quelles industries et dans quelles proportions de chacune les membres doivent être tirés.

Tous les individus des classes ci-dessus, en se faisant inscrire et en justifiant de leur patente, concourent à l'élection dans une assemblée générale, présidée par le préfet ou par une personne qu'il délègue. Pour la première nomination, une liste de ceux qui seront seuls admis à l'assemblée est dressée par le maire. On ne peut élire ni failli, ni ouvrier *rétentionnaire* de matières à lui confiées. Les prud'hommes doivent être âgés de trente ans au moins. Ils sont élus au scrutin, et avec eux, un suppléant de chaque classe. Ils prêtent serment avant d'entrer en fonction. Ils exercent trois ans, et un renouvellement partiel a lieu chaque année. Les membres sortans sont toujours rééligibles (à la différence de ceux des tribunaux de commerce). Les villes fournissent le local et pourvoient aux frais; le conseil remet le budjet de ses menues dépenses au maire, pour le comprendre dans celui de la commune. Toute fonction des prud'hommes est gratuite (1).

(1) Les prud'hommes sont chargés aujourd'hui de délivrer les certificats d'origine des marchandises qui s'exportent, quand elles doivent obtenir une prime à la sortie. Ils doivent, avant de délivrer le certificat, vérifier la vérité des déclarations. Ils peuvent charger un délégué de ce soin. Il a paru que ce délégué pourrait recevoir un salaire pour ses vacations; mais on a demandé si, à cette condition, ce délégué pourrait être un des prud'hommes. Je ne le crois pas, s'il ne s'y prête sans rétribution. L'acte institutif des prud'hommes dit que *toutes* leurs fonctions sont gratuites.

Deux prud'hommes, un de chaque classe, tiennent tous les jours une audience ou bureau particulier pour exercer la juridiction contentieuse, ou plutôt la conciliation. Une fois la semaine au moins, il y a une assemblée du conseil dite *bureau général*, pour prononcer sur ce qui n'a pu être concilié. La présence des deux tiers des membres y est requise.

Suivant la loi institutive, les prud'hommes ne connaissaient des différens qu'en *voie de conciliation*. Ils prononçaient seulement sur ceux de 60 francs et au-dessous, et c'était sans forme ni figure de procès et sans appel; mais tout ce qui passait cette limite, s'ils n'avaient pu mettre les parties d'accord, allait aux tribunaux compétens.

Suivant le décret de 1809, au contraire, les prud'hommes connaissent des différens pour toute somme: sans appel, jusqu'à 60 francs, et au-dessus à la charge de l'appel par-devant le tribunal de commerce. Leurs jugemens sont exécutoires nonobstant appel; savoir, sans caution jusqu'à 300 francs, et au-dessus en donnant caution.

Un nouveau décret (1) vint encore élever la compétence sans appel de 60 francs à 100 francs.

Pendant les contestations, dans les cas d'urgence, ils peuvent ordonner *toute mesure nécessaire* pour empêcher que les objets qui donnent lieu à une réclamation ne soient enlevés, déplacés, ni détériorés.

En étendant ainsi la juridiction, il a fallu établir des règles judiciaires qui étaient inutiles dans le premier plan. Les parties sont citées par une lettre missive du secrétaire des prud'hommes, lequel est de-

(1) Du 3 août 1810.

venu une sorte de greffier rétribué. Elles sont tenues de comparaître en personne, hors les cas d'absence ou de maladie. A défaut, une citation formelle est donnée; et pour cet effet, un huissier est attaché au conseil. Il est aussi chargé de la notification des jugemens. Les règles sur les défauts (1), sur la déclaration d'appel dans les trois mois, sur les enquêtes, les récusations, les renvois pour cause d'incompétence, sont semblables à celles des autres tribunaux. Comme eux, les prud'hommes ont la police de leurs audiences. Le bureau particulier peut condamner ceux qui, rappelés à l'ordre, s'en écartent par récidive, à 10 francs d'amende avec affiche; et en cas d'irrévérence grave, à trois jours d'emprisonnement.

Cette compétence contentieuse ne peut embrasser que les marchands fabricans, ouvriers des diverses classes et apprentis, et pour leur branche d'industrie seulement ou pour les engagemens qui en dépendent; mais elle porte sur tous ceux qui sont attachés aux manufactures de la ville où siégent les prud'hommes, quel que soit le domicile de l'ouvrier.

Quant aux difficultés entre le fabricant et ses ouvriers contre-maîtres, relatives aux *opérations* de la fabrique, et entre plusieurs fabricans pour leurs marques, les prud'hommes n'en connaissent que comme arbitres.

Les dernières difficultés dont il s'agit ici sont relatives à la suffisance ou à l'insuffisance des caractères par lesquels doivent être distinguées les marques de chaque fabricant; car chacun d'eux est autorisé (et quelquefois tenu) d'en apposer une sur ses produits.

---

(1) Décret du 3 août 1810.

Ce n'est qu'en vertu de cette marque qu'il est fondé à poursuivre les contrefaçons. L'empreinte doit en être déposée au secrétariat du conseil des prud'hommes. Originairement (1), ce dépôt devait être fait au greffe du tribunal de commerce, et c'est *indépendamment* de cette obligation que le décret prescrit de le faire chez les prud'hommes; mais il établit que c'est le certificat que ceux-ci en délivreront qui servira de titre contre les contrefacteurs (2).

Dans l'établissement du conseil de Lyon, et l'on a vu qu'il est fait par la loi elle-même, il était chargé aussi du dépôt des *dessins*, pour en conserver la propriété aux fabricans. L'usurpation d'un dessin est différente de la contrefaçon d'une marque. Cette propriété aurait pu être comparée à celle des inventions pour lesquelles on donne des brevets; mais on a cru inutile d'engager le dessinateur dans des formalités considérables, et on l'a plutôt assimilé à l'auteur d'une œuvre littéraire qui se conserve par un simple

(1) Arrêté du 13 nivôse an IX, pour les fabricans de coutellerie et quincaillerie, et la loi générale du 18 germinal an XI, art. 18.

(2) Il y a quelque chose de fort extraordinaire dans un décret du 5 septembre 1810, relatif aux marques, et paraissant spécial pour la coutellerie et la quincaillerie. Les contrefaçons étant saisies par les officiers de police, les parties sont renvoyées devant le conseil des prud'hommes (ou le juge de paix), et le conseil est compétent pour prononcer 300 fr. d'amende, la confiscation, et les dommages; et en cas de récidive, la double amende avec emprisonnement de 6 mois. Nulle autre part on ne voit une compétence semblable donnée aux prud'hommes pour les contrefaçons des autres articles. Toute contrefaçon est certainement un délit (*Code pénal*, 142. 143. 425) celle des marques est même un faux; comment, par un décret exprès, et pour une seule manufacture, en a-t-on attribué la connaissance aux prud'hommes?

dépôt, et aux priviléges de laquelle participent en effet les produits des beaux-arts. Moyennant une légère rétribution, le droit sur la propriété du dessin se conserve pour un an, pour trois ou cinq ans, ou à perpétuité.

Les prud'hommes doivent toujours être prêts à fournir aux chambres de commerce des dénombremens des métiers occupés et des ouvriers travaillant. Pour cet effet, ils sont autorisés à faire, tous les ans, une ou deux inspections pour recueillir les renseignemens nécessaires; mais il est expressément déclaré que c'est là *l'objet unique* de la visite. Ils ne peuvent en prendre occasion de demander communication des livres ou des procédés qu'on voudrait tenir secrets; ils ne peuvent entrer dans un atelier sans avoir averti deux jours à l'avance.

IV. Cette disposition ne semble faite que pour mettre les secrets des ateliers à couvert des indiscrétions; mais peut-être sa rédaction a-t-elle sauvé l'industrie d'une invasion funeste. L'esprit réglementaire, toujours aux aguets, quoiqu'on ne sache deviner dans l'intérêt de qui, si ce n'est du préjugé et de la routine, avait tenté de s'emparer des institutions des prud'hommes et des chambres consultatives. On avait stipulé d'abord, que, sur l'avis de ces chambres, il *pourrait* être fait des règlemens d'administration publique, relatifs aux produits des *marchandises françaises qui s'exportent à l'étranger.* Les progrès que la liberté a fait faire aux manufactures, et l'assentiment du public fortement attaché à cette liberté, ne permettaient pas de proposer de nouveau l'asservissement de l'industrie; mais, en s'emparant du droit d'inspecter ce qui ne se con-

somme pas en France, on crut moins alarmer. On compta que les motifs d'une sorte de politique commerciale passeraient pour plausibles; et au surplus, comme on distingue assez mal, dans les produits d'une fabrique, ce qui restera dans l'intérieur, de ce qui pourra passer à l'étranger, cette faculté assurait une inspection générale. On voulait même la soustraire pour long-temps aux délibérations si peu redoutables d'ailleurs du Corps législatif; car le gouvernement se réserva de ne lui soumettre, en forme de projets de loi, les règlemens de cette nature, que *trois ans* après la promulgation.

La loi qui établissait les prud'hommes fut plus explicite. Elle les autorisa à recevoir les plaintes contre les contraventions aux *règlemens nouveaux ou remis* en vigueur, et là, il n'est plus parlé des seules marchandises d'exportation. On ne peut plus clairement avouer la tendance pure et simple vers l'ancien système des règlemens. En conséquence, les prud'hommes sont chargés de dresser des procès verbaux, et de les renvoyer aux tribunaux compétens avec les *marchandises saisies*, pour prononcer la confiscation et une amende qui n'excédera pas 3000 fr. Les deux peines pourront être séparées ou cumulées. Des règlemens d'une part, de l'autre cette attribution, pour constater les infractions, allaient constituer les prud'hommes en *jurés-gardes* de l'ancien régime. L'occasion qu'on leur avait donnée de se transporter spontanément dans les manufactures, complétait ce système, et les mettait à portée de procéder à des inspections d'office. Ceux qui ont pu faire insérer, dans un décret, que les visites seraient *uniquement* dans un but de statistique, ont rendu

un service essentiel. Ils ont fait faire un pas rétrograde dans la carrière de l'arbitraire, et par conséquent de l'oppression.

CHAPITRE V.

Des Règlemens pour les Manufactures.

ARGUMENT. — 1. Règlement dans l'intérêt de la sûreté publique; — 2. sur l'Imprimerie; — 3. sur le placement des Manufactures insalubres ou incommodes; — 4. Règlemens pour la police des Ateliers; — 5. Livrets; — 6. Disposition du Code pénal sur les Fabricans et Ouvriers; — 7. Règlemens destinés à maintenir la bonne fabrication; — 8. Notice sur les règlemens; — 9. Règlemens existans pour la Manufacture de Lyon; — 10. pour les Filatures; — 11. pour les Savons; — 12. Histoire particulière des règlemens pour les draps destinés au Levant; — 13. Marque pour la conservation de la propriété; — 14. Articles relatifs du Code pénal. — 15. Marque destinée à obliger le fabricant à la garantie de ses ouvrages; — 16. Marques imposées pour la distinction des Marchandises étrangères prohibées; — 17. Dernière observation sur les règlemens destinés à la protection ou à la perfection des Manufactures.

I. C'EST le moment d'exposer ce qui existe de législation réglementaire à l'égard des manufactures. Je distinguerai, 1° les règlemens maintenus ou promulgués dans l'intérêt de la sûreté publique, relativement à certaines fabrications; 2° ceux qui concernent la police des ouvriers; 3° ceux qui ont été faits dans l'intention, ou sous couleur de garantir la bonne fabrication des objets qui s'exportent à l'étranger; 4° ceux qui concernent la garantie des marques et de la propriété des manufactures.

Avant 1790, presque toutes les professions étaient asservies à des règlemens restrictifs. Les ouvriers étaient distribués en trois classes: apprentis, com-

Digitized by Google

pagnons et maîtres, degrés dont le dernier, envahi par un petit nombre d'hommes, était presque inaccessible à jamais à un travailleur nouveau venu, et dont les premiers ne se franchissaient que par un laps de temps considérable, sans égard aux progrès de l'ouvrier. Les ouvrages avaient aussi leurs règlemens; la mission de poursuivre ceux qui s'en écartaient était attribuée aux chefs des corporations respectives.

L'industrie fut déclarée libre en 1790; et par l'abolition des maîtrises et jurandes, tombèrent les règlemens qui les constituaient à l'égard des personnes, ou qu'elles maintenaient à l'égard des ouvrages.

Néanmoins, on confirma provisoirement les anciens règlemens relatifs à l'établissement et à l'introduction dans les villes, des usines, ateliers et fabriques qui peuvent nuire à la sûreté ou à la salubrité (1); on conserva aussi (2), dans le même intérêt de sûreté, les règlemens existans sur les ouvrages de serrurerie (3), en même temps que ceux sur la garantie du titre des ouvrages d'or et d'argent ou de la bonté des pierres fines. Ces réserves expresses montrent d'autant mieux que tout autre règlement contraire à la liberté de l'industrie restait aboli.

Le droit de faire des règlemens nouveaux pour la sûreté ou la salubrité fut conféré aux maires, comme nous l'avons déjà vu. Nous avons indiqué quelques

(1) Loi du 13 novembre 1790.

(2) Loi du 22 juillet 1791, titre 1, art. 20.

(3) Le conseil d'état (comité de l'intérieur et du commerce) a décidé qu'on ne peut entendre par là que les précautions contre les fausses clefs, etc. Il a fait refuser l'approbation à un règlement local qui étendait la surveillance de l'autorité sur les *malfaçons*.

Digitized by Google

fabrications interdites ou soumises à une surveillance, dans le même intérêt de la sûreté publique. Un arrêté consulaire reproduisit les défenses faites ci-devant par des lettres patentes de 1783, d'avoir *des presses, moutons, laminoirs, balanciers et coupoirs*, sans permission du préfet de police à Paris, ailleurs, des commissaires-généraux de police ou du maire; cette permission ne s'accorde qu'en fournissant le dessin des instrumens, et en indiquant le lieu et l'usage auquel on les destine; c'est une précaution contre le faux monnayage : par le même motif, le particulier ne peut fabriquer ni médailles ni jetons. C'est un privilége réservé à l'administration dite de la monnaie des médailles.

II. Nous pouvons ranger l'imprimerie parmi les professions que l'autorité s'est réservé d'autoriser et d'inspecter. Le nombre des imprimeurs est fixé en chaque ville; tous sont brevetés du gouvernement et assermentés; le brevet du père n'est pas assuré au fils. Sous l'ancien gouvernement, on promettait seulement des égards pour les arrangemens de famille.

Le brevet est enregistré au tribunal de première instance; il peut être retiré pour une contravention constatée par sentence du juge (1). Chaque imprimeur, à Paris, doit avoir au moins quatre presses, ceux des autres villes au moins deux; les imprimeries clandestines doivent être détruites, et ceux qui les tiennent condamnés à six mois de prison avec 10,000 fr. d'amende (2).

---

(1) Cette restriction à la destitution arbitraire ne remonte qu'à la loi du 21 octobre 1814.

(2) Même loi de 1814.

La première règle qui, pendant la révolution, fut imposée aux imprimeurs, ce fut d'indiquer le nom des auteurs sur tout écrit qu'ils imprimaient (1). Au commencement du consulat, on ne donna encore aux magistrats de police (2), que l'attribution de veiller aux offenses faites, par la voie de la presse, aux mœurs et à l'honnêteté publique ; ce n'est qu'en 1810 (3) qu'on imposa les brevets, et qu'en établissant une direction générale de la librairie on y joignit une censure. Des précautions alors établies, celles qui subsistent, consistent dans l'obligation pour l'imprimeur, de mettre son nom et son domicile sur tout ce qui sort de ses presses, de donner avis préventif à l'autorité des impressions qu'il entreprend, et, quand elles sont terminées, d'en délivrer immédiatement cinq exemplaires; obligation que le libraire n'est point admis à remplir à la décharge de l'imprimeur. Toute impression entreprise ou toute publication faite avant que ces formalités aient été respectivement accomplies, entraîne, pour ce seul fait, une amende de 1,000 fr., double en cas de récidive. La publication, sans nom d'imprimeur ou avec un faux nom, emporte un emprisonnement de six jours au moins et de six mois au plus (4) ; une loi postérieure y ajoute une amende de 3,000 fr., pour l'omission du nom, ou de 6,000 fr. pour la déclaration fausse (5).

(1) Loi du 28 germinal an IV.

(2) Arrêté du 12 messidor an VIII.

(3) Décret du 5 février 1810.

(4) Ces peines sont prononcées par le tribunal correctionnel. Si l'ouvrage n'est pas poursuivi pour le fond, il est rendu après le payement de l'amende. *Code pénal*, 283 et 284.

(5) Loi du 21 octobre 1814. Comme elle est postérieure au

Le régime de 1810 établissait la censure préalable des ouvrages livrés à l'impressiou ; le directeur de la librairie, averti par la déclaration de l'imprimeur, pouvait se faire apporter le manuscrit et le livrer à un censeur ; il devait même inviter tout ministre dont le département pouvait être intéressé dans la matière traitée par l'auteur, à en prendre connaissance. Si, pendant cet examen, on s'avisait de commencer l'impression, il y avait lieu à faire saisir les feuilles, à rompre les formes, le tout, comme on l'entend bien, par mesure de police et non de justice. Si le directeur n'avait pas exigé l'examen, il livrait à l'imprimeur un *récépissé* de sa déclaration, et celui-ci, muni de cette pièce, pouvait faire son édition à ses périls et risques, c'est-à-dire, au hasard que la censure arrêtât l'ouvrage prêt à paraître. Si l'ouvrage avait été censuré (1) et les corrections faites, il en était dressé un procès

---

Code pénal, mais antérieure à la nouvelle promulgation qu'on en a faite en 1816, cette édition du Code devait porter en note, suivant l'ordre établi, le changement de dispositions qui résultait de la loi de 1814. L'omission est particulièrement remarquable à l'art. 427. La peine correctionnelle embrassait quiconque avait coopéré à la publication ; mais elle était réduite à une peine de simple police pour les débitans qui feraient connaître de quelle main ils tenaient l'ouvrage ; pour *le libraire* qui ferait connaître l'imprimeur ; pour *l'imprimeur* lui-même qui ferait connaître l'auteur. La loi de 1814 n'a pas laissé subsister cet adoucissement pour l'imprimeur, ni même, du moins dans les mêmes termes, pour le libraire. L'amende de celui-ci est de 2000 francs pour le livre trouvé chez lui, réduite à 1000 francs s'il nomme l'imprimeur. Il y a donc modification très-grave dans un chef de l'art. 284, et suppression radicale d'un autre. Le code ne devait pas être promulgué de nouveau sans mention de ces changemens.

(1) Les auteurs étaient admis à se présenter volontairement à la

Digitized by Google

verbal, dont l'expédition livrée à l'imprimeur lui tenait lieu de licence; l'ouvrage en ce cas ne pouvait plus être saisi *par personne, excepté* par ordre du ministre de la police. On sait que l'édition de *l'Allemagne* de madame de Staël, censurée, mutilée au gré des censeurs, imprimée enfin avec permission expresse, fut ainsi saisie à la dernière feuille et détruite sous le pilon. Contre les actes de ce despotisme régulièrement organisé, il n'y avait de recours que le vain simulacre d'une commission pour la garantie de la liberté de la presse, établie dans le Sénat, dit *conservateur*.

La Charte (1) vint assurer aux Français le droit de publier et de faire imprimer leurs opinions, en se conformant aux lois qui doivent *réprimer* les abus de la presse; les censeurs disparurent. En faisant les lois annoncées (2), on crut pouvoir rétablir la censure *préventive* à l'égard des ouvrages de moins de vingt feuilles d'impression; mais, quelques mois après (3), le gouvernement déclara qu'il renonçait à faire usage de ce droit d'examen préalable, et il supprima les censeurs; leur titre et leurs fonctions ne sont rétablis (4) que pour les journaux. Tout autre écrit est publié sous la responsabilité de l'auteur, de l'éditeur, de l'imprimeur, du libraire, ou même sous leur responsabilité commune. cependant, si l'auteur est connu, l'imprimeur n'est réputé complice que lorsqu'il a agi

censure, pour éviter le risque de la désapprobation et de la saisie après l'impression terminée.

(1) Article 8.

(2) Loi du 21 octobre 1814.

(3) Ordonnance du Roi, du 20 juillet 1815.

(4) Loi du 31 mars 1820.

sciemment (1), circonstance qui naturellement est très-susceptible d'arbitraire. Sur la communication des cinq exemplaires, avant la mise en vente, le ministère public juge si l'ouvrage doit être poursuivi comme contraire aux lois, ainsi que ceux qui le publient; en ce cas il en requiert la saisie : il peut procéder aussi après la publication. Les poursuites sont portées devant le jury aux Cours d'assises ; si l'écrit est coupable, les peines contre l'auteur et les complices sont l'amende, la prison correctionnelle, la confiscation et la suppression de l'ouvrage ; s'il contient des provocations à des délits ou à des crimes, les condamnations sont plus rigoureuses (2).

Les gravures sont soumises au même régime que les livres (3), et les imprimeries lithographiques à celui des presses ordinaires (4).

Les imprimeurs étaient assujettis (5) à une imposition spéciale d'un centime par feuille d'impression des *labeurs*, ce qui s'entend des éditions entreprises pour leur compte ou pour celui d'autrui, quand ils réimprimaient des ouvrages tombés dans le domaine public, c'est-à-dire, d'auteurs morts et sur lesquels il ne restait plus de droits d'héritiers ou de cessionnaires; cet impôt était si violent, qu'il coûtait à l'éditeur plus de deux fois la valeur du papier de son édition : c'était prohiber toute réimpression des bons livres. C'est à M. Royer-Colard, directeur général de la librairie en 1814, que l'on doit la suppression de ce

(1) Loi du 17 mai 1819.
(2) *Idem.*
(3) Ordonnance du Roi, du 24 octobre 1814.
(4) *Idem*, du 8 octobre 1817.
(5) Décret du 29 avril 1811.

droit fâcheux ; et c'est depuis lors que se sont faites tant d'éditions nouvelles dont la rapide succession étonne le public, et relève un commerce intéressant sous tous les rapports.

Un journal officiel de la librairie fut établi par un décret (1) pour publier l'indication de tout ce qui s'imprime, conformément aux déclarations faites à l'autorité. L'annonce de tout ouvrage fut défendue aux autres journaux avant son insertion dans celui-ci ; cette défense est à peine de 200 fr. d'amende, et en cas de récidive à peine de suppression du journal refractaire et *d'amende arbitraire*. Il y avait longtemps, à cette époque, qu'on n'avait pas vu ces deux mots ensemble ; il est vrai qu'ils avaient été très-familiers dans l'ancienne jurisprudençe avant la révolution : j'espère que depuis le décret dont je parle, ils ne se sont plus remontrés (2).

Il me reste à dire que le décret (3) qui brevetait les imprimeurs annonçait qu'il leur serait donné des réglemens ultérieurs pour leur réception et pour *leur*

(1) Décret du 14 octobre 1811.

(2) Cette peine est abrogée ; car dans l'Ordonnance du Roi du 24 décembre 1814, sur la loi du 21 même mois, l'article 12, qui défend de même aux journaux d'annoncer les ouvrages avant le Journal de la Librairie, porte commination, non plus d'amende, mais de *déchéance de l'autorisation*. Au reste, cette loi de 1814 ayant pris fin, et les journaux ayant été entièrement libres, la nouvelle peine ne pouvait plus s'appliquer ; il n'y avait plus de délit. Or, en remettant les journaux sous des restrictions, la loi de 1820 n'a pas reproduit la défense de devancer le Journal de la Librairie dans leurs annonces. Il semble donc que celles que la censure n'aurait pas retranchées ne pourraient donner matière à aucune punition légale.

(3) Décret du 5 février 1810.

Digitized by Google

police. Il semble qu'il n'y avait rien à ajouter à celle qui pesait sur eux; mais on entendait par là des règlemens de corporation; on en promettait de même aux libraires, et de plus aux étalagistes, aux graveurs, fondeurs de caractères et *relieurs*. Qui eût pensé que l'intérêt de l'État voulait qu'on réglementât la reliure? il est vrai qu'il ne paraît pas qu'on y ait songé depuis.

III. Les règlemens locaux sur l'emplacement des établissemens qui répandent une odeur insalubre ou incommode, ont été remplacés par une règle générale (1); ils ont été distingués en trois classes (2): la première renferme les manufactures qui ne peuvent être admises dans le voisinage des habitations. Il faut une ordonnance du Roi, sur l'avis du conseil d'État, pour les autoriser, en leur assignant une station où elles ne puissent nuire. La seconde classe se compose des ateliers qui n'exigent pas absolument qu'on les écarte, mais qui, néanmoins, ne peuvent être permis qu'en s'assurant que leurs opérations ne nuiront pas au voisinage. Le préfet accorde la permission de les établir. La troisième classe, composée des ateliers qui n'ont besoin que de quelques précautions, est accordée dans les communes rurales par les sous-préfets, les maires entendus, et par le préfet de police à Paris.

La demande de former un établissement dans la première classe, présentée d'abord au préfet, doit être affichée par son ordre en toutes les communes

(1) Décret du 15 octobre 1810.

(2) La nomenclature en a été faite par une ordonnance du Roi, du 14 janvier 1815, qui modifie quelques dispositions du décret de 1810.

voisines, dans un rayon de cinq kilomètres; une enquête *de commodo et incommodo* est faite d'office. Les particuliers, ainsi que les maires des communes, peuvent former opposition; le conseil de préfecture donne son avis, le conseil d'État juge sur le tout.

Pour les établissemens de deuxième classe, la demande étant transmise par le préfet au maire de la situation, elle est affichée, et le maire procède à l'enquête *de commodo et incommodo*; sur le résultat et sur l'avis du sous-préfet, le préfet prononce; s'il y a des oppositions, le conseil de préfecture en connaît sauf l'appel au conseil d'État.

Les permissions pour les exploitations de la troisième classe se donnent directement, sauf les oppositions, qui sont jugées par le conseil de préfecture.

En parlant du rayon des douanes, nous avons indiqué le droit de déplacer les manufactures qui y sont situées, si elles favorisent la contrebande, et la soumission d'obtenir la permission d'en ériger de nouvelles.

IV. En dissolvant les anciennes corporations, on avait défendu aux ouvriers et à tous autres de s'assembler par professions, de dresser des pétitions collectives, de se coaliser (1); et cette défense était plus dans l'intention de détruire les habitudes des anciens liens de l'esprit de corps que dans des vues de police.

Le premier acte de police proprement dite, en ce genre, est un arrêté du Directoire assez singulier (2); il est spécial pour les ateliers de papeterie: le pouvoir gouvernant n'osait s'écarter alors de la règle récente qui exigeait qu'en ordonnant il citât la loi dont il se prévalait. Apparemment, les ouvriers papetiers avaient donné des inquiétudes; pour les réprimer et

(1) Loi du 17 juin 1791.

(2) Arrêté du 16 fructidor an IV.

Digitized by Google

pour les astreindre à des règlemens, le directoire non-seulement recourt à la loi de 1791, à un décret de la convention (1) propre aux ateliers où se fabriquait le papier des assignats, mais encore il s'épuise en subtilités pour établir que certains règlemens anciens ne sont pas abolis, afin de s'emparer d'un acte de 1739. Cette peine est devenue inutile, parce que les dispositions dont il s'agissait alors ont été renouvelées par des lois postérieures. Quant aux anciens règlemens, en général, il a été reconnu que la suppression des jurandes, avec tout ce qui y était rattaché, et l'abolition expresse ou virtuelle des lois antérieures, quand de nouvelles lois ont statué sur les mêmes objets, n'ont pu laisser subsister que bien peu de ces actes; et ceux que les magistrats de police jugeraient à propos de publier de nouveau ou de faire exécuter, ont besoin d'être examinés d'après ces règles, d'autant plus que ces actes d'un autre temps sont généralement appuyés sur une classification de peines qui n'existent plus; or, les dispositions pénales ne se substituent point par équivalent.

La loi (2) qui, en créant les chambres consultatives, annonçait le projet de soumettre les produits des manufactures à des règlemens, vint donner aussi une sorte de Code de police pour les ateliers et les ouvriers ; elle autorisa les contrats d'apprentissage. Les engagemens contractés de bonne foi entre les ouvriers et les *maîtres* (ce mot reparut à cette occasion), furent déclarés exécutoires. Les engagemens verbaux ne furent admis que pour un an, mais il put en être contracté de plus longs par acte exprès; l'engagement d'un contre-maître, conducteur de travaux, fut parti-

(1) Décret du 2 nivose an II.

(2) Loi du 22 germinal an XI.

culièrement garanti; nul apprenti ne put passer d'un maître à un autre sans avoir un *congé d'acquit* du premier. Nul ouvrier ne peut être reçu sans présenter un *livret d'acquit*, où soient marqués le temps qu'il a passé dans l'atelier d'où il sort, le résultat de son compte avec le maître qu'il quitte, certifié par celui-ci, etc. Les coalitions des ouvriers pour faire élever le prix des journées ou façons sont défendues, à peine de trois mois de prison; celles des maîtres, pour faire baisser la main d'œuvre, punies de 3,000 fr. d'amende, et s'il y a lieu, d'un mois de prison. Une juridiction est donnée au préfet de police, aux commissaires généraux, à leur défaut, aux maires, pour toute affaire de simple police entre les apprentis ouvriers et manufacturiers, fabricans et artisans, avec pouvoir de prononcer les *peines* relatives et *sans appel*. Ils avaient le droit, en cas de *contravention criminelle*, de faire arrêter les délinquans pour les traduire devant les juges compétens; les autres contestations réservées aux tribunaux ordinaires. Il est bon de remarquer que la création de juridiction ci-dessus est annulée par la législation subséquente sur l'ordre des tribunaux.

Nous retrouverons encore cette loi de l'an XI en parlant des marques; elle avait embrassé tout le système réglémentaire.

V. Les formalités du livret furent réglées par des arrêtés subséquens (1); les commissaires de police et les maires le délivrent coté et paraphé à chaque compagnon ou garçon. On voit que cette précaution ne devait pas servir seulement à établir de l'ordre entre les fabricans, relativement au passage des ouvriers d'un atelier à l'autre, et pour prévenir *l'embauchage;*

(1) Arrêtés des 9 frimaire et 10 ventose an XII.

mais c'est encore un moyen de surveillance sur les individus que l'autorité se ménageait.

Suivant la loi institutive des prud'hommes, faite comme on a vu pour Lyon, le livret du maître ouvrier devait être tenu à double pour chaque métier; les matières confiées, et l'argent avancé ou payé doivent y être notés; le fabricant qui emploîrait un ouvrier, sans exiger la représentation du livret, deviendrait responsable des dettes qui y seraient constatées, pour les matières retenues en entier, et pour l'argent dû jusqu'à concurrence de 500 fr. Dans les fabriques de soierie, où les métiers sont au domicile de chaque maître ouvrier, et non dans l'atelier et sous la main du manufacturier, l'usage est en effet de ne donner un congé à un ouvrier reliquataire, qu'en exprimant la réquisition à celui qui l'emploîra, de retenir au profit du créancier, en compte de la dette, tant de centimes par mètre d'ouvrage sur les façons de chaque métier. Ces livrets devaient être délivrés par les prud'hommes qui en tenaient registre. J'ignore si à Lyon, à raison de la disposition locale, cette mesure est restée sous la police des prud'hommes conformément à la loi ci-dessus; mais le décret (1) qui sert de règlement aux prud'hommes en général, leur défend de s'immiscer dans la délivrance des livrets, réservée aux maires et commissaires de police.

VI. Le Code pénal a repris et adopté les dispositions suivantes, parmi celles que nous avons trouvées dans les actes ci-dessus énoncés.

Toute coalition entre ceux qui font travailler les ouvriers, tendant à forcer injustement et abusivement l'abaissement des salaires, suivie d'une tentative

(1) Décret du 11 juin 1809.

ou d'un commencement d'exécution, sera punie d'un emprisonnement de six jours à un mois, et d'une amende de 200 fr. à 3,000 fr. (1).

Toute coalition entre les ouvriers, pour faire cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans un atelier, empêcher de s'y rendre et d'y rester avant ou après de certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher, enchérir les travaux, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution, est punie d'un emprisonnement d'un mois au moins, de trois mois au plus; et pour les chefs ou moteurs, de deux ans à cinq ans (2). Ils pourront, en outre, être mis sous la surveillance de la haute police pour un semblable espace de temps (3).

Mêmes peines pour les ouvriers qui auraient prononcé, soit contre les directeurs d'ateliers ou entrepreneurs d'ouvrages, soit les uns contre les autres, des *damnations*, c'est-à dire, des amendes, des défenses, interdictions ou proscriptions de toute espèce (4).

Tout directeur, commis ou ouvrier de fabrique, qui aura communiqué des secrets de la fabrique où il est employé, sera puni, savoir, si la révélation est faite à des Français résidant en France, d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 16 francs à 200 francs; si la révélation a été faite à des étrangers ou à des Français résidant au dehors, la peine est la réclusion, avec une amende de 16 francs à 200 francs (5).

---

(1) Code pénal, art. 414.
(2) Code pénal, art. 415.
(3) *Ibid.* Art. 416.
(4) *Ibid.* Même article.
(5) *Ibid.* Art. 418.

Quiconque, dans la vue de nuire à l'industrie française, aura fait passer en pays étranger des directeurs, commis, ou des ouvriers d'un établissement, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, et d'une amende de 50 fr. à 300 fr. (1).

Des fabricans, alarmés de l'émigration des ouvriers, ont quelquefois demandé au gouvernement où était la loi par laquelle elle pourrait être réprimée, car l'article ci-dessus ne prononce que contre les embaucheurs; il n'est même relatif qu'aux ouvriers que l'on détacherait *d'un établissement.* La loi qu'on demande n'existe ni ne peut exister. L'embauchage est défendu; le dépositaire d'un secret ne peut le divulguer; mais l'ouvrier est libre de sa personne, et ne peut pas plus être attaché à son métier que le paysan à la glèbe.

VII. Il faut parler maintenant des règlemens destinés à assurer la bonne fabrication. On répétera sans cesse que les manufactures les tenaient du *grand Colbert*, et que leur destruction est une profanation des belles institutions qui firent fleurir le siècle de Louis XIV.

Nous rappellerons en peu de mots que les règlemens ne viennent pas de Colbert; ils remontent à Etienne Boileau au temps de Saint-Louis; et chacun sait s'ils avaient fait faire de grands progrès à nos arts depuis Saint-Louis jusqu'à Henri IV.

Colbert introduisit des manufactures nouvelles; il fut obligé de donner des directions pour les faire aller. Toutes les autres professions avaient leurs règlemens; on adopta naturellement la même forme et la même sanction pour les instructions qu'il fit rédiger. On connaît les ordres qu'il donnait aux ins-

(1) Code pénal, art. 417.

pecteurs de ne pas avoir égard au nombre de fils prescrits pour les tissus (1) Son intention libérale est évidente; mais il avait cru pouvoir indiquer quelques règles, et il y avait des inspecteurs; nécessairement l'industrie se trouva esclave et opprimée; cela allait de soi-même.

Il y a un raisonnement auquel il semble qu'il ne saurait y avoir de réponse. Que veut-on? de la bonne marchandise. Mais les anciens règlemens entendaient par là celle qui est toujours faite avec les mêmes matières, en même quantité et par le même procédé. S'il faut reprendre ces règles, les manufactures seront éternellement stationnaires; leur enfance sera leur perfection légale : tout perfectionnement a été une *contravention*. Vainement nous aurons naturalisé les beaux troupeaux espagnols, vainement la teinture sera devenue une science et un art nouveau; il faudra teindre comme autrefois, et employer les laines qui, au temps de Colbert, passaient pour les meilleures, au hasard de ne plus les retrouver dans les crus où ses règlemens les indiquent.

Ou bien la bonne marchandise sera, indépendamment de la matière employée et des procédés pratiqués, celle qui est digne de l'approbation de tout connaisseur, de tout consommateur disposé à la payer à son prix; mais, cette définition adoptée, il est évident que la bonne qualité est une expression relative, dont il n'y a plus de juge que le connaisseur et le consommateur.

Voudra-t-on, avant le consommateur, appeler un connaisseur d'office, chargé d'apposer le sceau de son approbation? mais, ne pouvant décider sur aucune

(1) Voyez *De l'Industrie française*, tome II, ch. IV, pag. 249.

règle fixe, cet inspecteur sera un juge nécessairement arbitraire; fût-il instruit (1) et impartial, il ne pourra juger que pour son propre goût; et néanmoins, il faut bien en convenir, la bonne marchandise est aussi celle qui convient à l'emploi et aux moyens de celui qui l'achète. Il en faut pour toutes les classes et à tous prix, surtout aujourd'hui, où les hommes de tous états ne se distinguent plus par des apparences dissemblables. Ce que l'un rebuterait est donc la bonne marchandise qu'un autre désire; et, pour cela seul, il n'y aurait d'admissible aucun règlement fixe, ni possible aucune inspection sans des règlemens. On ne sort pas de ce cercle vicieux.

On a proposé de laisser l'acheteur juger des défauts qu'un connaisseur peut découvrir à la vue, car aussi-bien l'autorité ne peut donner des tuteurs à tout le monde en toute chose; mais on admettait l'utilité de surveillans qui suivissent la fabrication pour vérifier certains défauts que les apprêts dissimulent aux yeux du public. Mais si vous n'attachez un inspecteur à chaque métier, vous n'aurez rien fait. Quelle confiance méritera un seul commissaire payé pour un tel examen? Il chicanera quelque fabricant pour montrer qu'il gagne son salaire; le surplus de son

(1) J'ai sous les yeux un mémoire écrit en 1731, par Bouthilier, inspecteur général des manufactures. Pour relever les fabriques de draps de Carcassonne, il propose de défendre au fabricant de vendre à terme; de ne permettre à chacun de manufacturer qu'une seule étoffe, parce qu'il la fera mieux. Voici ce qu'il ajoute : « On « alléguera contre la fixation qu'elle ôte la liberté, qui est un bien « essentiel et absolument nécessaire au commerce. Ce mot, à la « vérité, flatte et prévient en sa faveur; mais toute liberté est « odieuse, et mérite d'être réprimée, lorsqu'elle ruine et fait périr « un commerce si utile et si nécessaire à l'État. »

service sera nécessairement illusoire, et peut-être fera-t-il payer sa paresse à ceux qu'il pourrait importuner. Que si vous chargez des prud'hommes ou des syndics d'une telle inspection, ce sont des émules à qui vous livrez leurs confrères. Leurs amis feront toujours de bonnes marchandises ; leurs rivaux seront toujours en contravention.

Mais semble-t-il, à voir nos manufactures dans leur état actuel, qu'elles soient en si mauvaise situation qu'il faille leur dépêcher des guides ou leur imposer des surveillans ?

VIII. Vers 1750, la fabrique de bas et d'étoffes de Nîmes obtint d'être *tacitement* affranchie de ses règlemens. Une des moindres manufactures du royaume marqua aussitôt par son importance.

En 1779 (1), il fut permis de fabriquer des tissus sans s'astreindre aux règlemens, à condition toutefois de distinguer, par des marques, ces étoffes *libres* des étoffes *réglées*. L'industrie fit aussitôt des progrès ; mais il restait des maîtrises, il restait des inspecteurs ; elle ne put manquer de retomber sous le régime restrictif. Tout événement fâcheux dans les rapports commerciaux ne manqua pas d'être attribué à cette effrayante liberté. Le commerce du Levant passa pour perdu. On avait forcé les expéditions pour les Etats-Unis d'Amérique, comme nous avons vu faire depuis au Brésil, dans des espérances exagérées ; et la mévente fut uniquement attribuée à la mauvaise qualité de ce qui n'avait pas été fabriqué selon les règlemens.

La liberté acquise en 1790, ses effets après que les

(1) Lettres patentes du 5 mai 1779.

bouleversemens de la terreur, des assignats et du maximum, furent calmés, la réunion à la France de belles fabriques qui avaient prospéré par d'heureuses et libres innovations et non par la stabilité des règlemens, par le génie de leurs manufacturiers et non par l'assistance d'aucun inspecteur, tout semblait engager à *laisser faire*. Mais il vint une époque où l'on aimait à gouverner; on tenait à politique de reprendre certains préjugés, et l'esprit réglémentaire se liait avec l'intérêt de monopole et de corporation.

On fit donc passer la loi de police dont nous avons parlé; et, sous prétexte de veiller sur les marchandises qui s'exportaient à l'étranger, le gouvernement se réserva de réglementer les manufactures, et même sans contrôle du Corps législatif pendant trois ans.

Le Code pénal (1) a confirmé la sanction donnée dès lors à cette disposition. Il punit d'une amende de 200 francs à 3,000 francs, et de la confiscation des marchandises, séparément ou cumulativement, toute violation des règlemens d'administration publique relatifs aux produits des manufactures françaises *qui s'exporteront à l'étranger, et* qui ont pour objet de garantir *la bonne qualité*, les dimensions et la *nature de la fabrication*. Reste à savoir où sont ces règlemens.

IX. Quoique la loi sur les conseils de prud'hommes annonçât des règlemens *nouveaux* et *d'anciens remis en vigueur*, heureusement que cette menace n'a été exécutée que de loin en loin. Quelques-uns des règlemens publiés ont plus pour objet d'empê-

(1) Art. 413.

cher la fausse qualification des marchandises que de prescrire les qualités.

Un décret a été donné à la fabrique de Lyon (1). La *guimpure* d'or ou d'argent fine peut seule être montée sur soie; ce qui est mi-fin ou faux doit être monté sur fil ou sur fleuret. Il est permis de mêler dans les étoffes enrichies d'or ou d'argent, le faux et le mi-fin avec le fin; mais le tissu enrichi de fin porte seul deux lisières unies. L'étoffe brochée en faux ou mi-fin a une bande noire de quarante fils sur chaque lisière; celle où le faux et le fin sont mêlés a une seule bande, et l'autre lisière unie.

Les lisières des velours sont marquées par une ou plusieurs chaînettes, suivant qu'ils sont *à un, deux, trois poils;* et comme on les fabrique aussi à un poil et demi, deux poils et demi, etc., on marque en ce cas l'une des lisières d'une chaînette de plus que l'autre. Les contraventions à ces règles sont punies d'une amende de 3,000 francs au plus, et de la confiscation; les objets d'or ou d'argent faux qui porteraient les signes du fin, brûlés en place publique. En ce temps, les décrets créaient des peines, et même, comme on sait, des tribunaux.

X. La division en écheveaux des fils de coton, de chanvre et de laine a été réglée par un décret (2). L'échevette doit être de cent mètres de longueur; l'écheveau de dix échevettes, et par conséquent de mille mètres. Le numéro dont les fils sont étiquetés indique le nombre d'écheveaux que pèse un kilogramme. Du coton n° 120 est celui dont un kilogramme

(1) Décret du 20 floréal an XIII.

(2) Du 5 septembre 1810.

fait cent vingt mille mètres (cent vingt écheveaux ou mille deux cents échevettes) (1).

XI. Les savons ont été soumis à des règlemens plus sévèrement que tout le reste (2); non-seulement chaque fabricant a été tenu de marquer ses produits, en distinguant la fabrication à l'huile d'olive, à l'huile de graines, au suif ou à la graisse, mais après avoir défendu de mêler dans le savon une quantité d'eau surabondante ou des substances qui altèrent la qualité, on a autorisé les prud'hommes à la saisie du savon sans marque ou faussement marqué, et à *la visite et inspection des magasins* où le savon fabriqué se dépose, et des lieux de débit, indépendamment de la juridiction qui leur est attribuée par les lois et règlemens. En cas de contravention, les savons sont saisis à la requête de tout intéressé, avec confiscation et condamnation à une amende n'excédant pas 3,000 francs, mais double en cas de récidive, *et autres peines portées par les lois et règlemens*; sur quoi l'on s'est donné le plaisir de renvoyer à des autorités de 1688, 1754 et 1760.

XII. Quand, dans les actes que nous avons cités,

---

(1) Le Décret porte que la contravention sera considérée comme *contravention aux Règlemens de police*, *et en conséquence* punie d'une amende de 15 à 500 fr. On ignore comment des actes publics ont pu se rédiger avec une telle incohérence. Tout le monde sait que les contraventions de police ne sont passibles que d'un franc à 15 francs d'amende. On avoit eu bonne envie, par amour de l'uniformité, de comprendre les soies dans cet arrangement; mais chaque pays de production a, sur la longueur et sur la force des écheveaux, des usages, dont la plupart sont fondés en raison et calculés sur l'emploi varié : on s'est arrêté devant ces résistances.

(2) Décret du 1er avril 1810.

on a insisté sur la fabrication et la qualité des marchandises qui passent à l'étranger, on a eu essentiellement en vue celles qui entrent dans le commerce du Levant. Les événemens politiques et la concurrence étrangère qui s'est établie, ayant cessé de nous conserver l'espèce de monopole dont nous jouissions dans les échelles, ceux que ce changement affecte sont enclins à y chercher d'autres causes; ils accusent toute innovation, et pensent que si l'on nous astreignait à faire ce commerce en tout comme autrefois, on le reverrait exactement le même. Il n'y a pas long-temps qu'on insistait encore pour que, conformément à un arrêt du conseil de 1724, aucune balle de papier ne pût passer de France au Levant, sans subir une inspection à Marseille. Les fabricans d'Annonay et leurs émules, qui croient avoir fait de si grands progrès, ne se doutent pas qu'on voudrait les soumettre au contrôle, de peur qu'ils ne compromettent la réputation française au Levant, en présence des papiers des Toscans et des Génois.

L'insistance pour l'inspection des draps a été plus sérieuse, et ceci a besoin d'être repris de plus haut.

Depuis le commencement du siècle dernier, les manufactures du Languedoc sont en possession de fournir le Levant de draps souples et légers, principalement connus sous le nom de londrins. Les armateurs de Marseille sont les intermédiaires de ce commerce.

Toutes les fois que quelque accident en a dérangé la marche, les expéditeurs marseillais s'en sont pris de la mévente à la détérioration des fabriques, et ces plaintes remontent fort haut. Vers 1740, les débouchés avaient été contrariés; la fabrication continuant

avec plus d'activité que la demande, on eut recours à un moyen violent : *on limita le nombre de pièces de drap, qu'il fut permis à chaque fabricant de confectionner et qu'il lui fut défendu d'outre-passer.* Ce parti ne rendit pas le commerce plus brillant, et alors, les armateurs en attribuèrent le dommage à ce que les manufacturiers, à couvert de la concurrence et sans émulation, attendu que la petite quantité fabriquée leur assurait toujours assez la vente, s'étaient totalement relâchés dans la fabrication, et ne faisaient plus que de la marchandise inférieure.

Quel était cependant l'état de cette manufacture? les règlemens étaient en pleine vigueur. Il y avait une inspection très-sévère à Carcassonne; il y avait une inspection à Marseille pour visiter les draps déjà approuvés à la fabrique, et, chose fort bizarre, il y avait même un bureau intermédiaire placé à Montpellier, pour contrôler au passage les envois sortis de la manufacture. Aussi, les *députés du Commerce* (le conseil de commerce de ce temps) représentèrent-ils à l'autorité qu'il était impossible que tant d'inspecteurs se fussent relâchés, quand même les manufacturiers auraient eu cette négligence; ils conclurent que les plaintes des Marseillais étaient controuvées, et engagèrent le gouvernement à maintenir la restriction des quantités à fabriquer.

Nous ne pouvons juger si le raisonnement des *députés* était bien fondé; il est très-naturel que le fabricant, rassuré contre la concurrence, s'embarrasse très-peu de bien fabriquer; mais ce fait prouve toujours de deux choses l'une, ou que les règlemens et les inspections sont le plus impuissant des remèdes contre la négligence, ou que les plaintes éternelles

contre la mauvaise fabrication méritent très-peu de foi.

On doit bien remarquer que ceux qui, au Levant, reçoivent les draps, sont les facteurs associés de ceux qui les expédient de Marseille ; leurs plaintes respectives ne sont que les mêmes, ce ne sont guère celles de l'acheteur qui nous parviennent; aussi dit-on qu'il se plaint peu, mais qu'il ne revient pas au magasin où il a été trompé, et c'est pour cela qu'on réclame l'intervention de l'autorité, pour veiller au préjudice que le commerce national peut ressentir de la perte de la confiance des Levantins. Parmi quelques observations que ces assertions peuvent mériter, nous en ferons ici une seule : il y a incontestablement des fabricans qui sont connus pour livrer avec une fidélité au-dessus du soupçon, de l'excellente marchandise. S'il en est d'une réputation et d'une exactitude inférieures, pourquoi les armateurs s'adressent-ils à ceux-ci et ne s'en tiennent-ils pas aux premiers ?

Pendant la rupture de la France avec la Porte, les Anglais ont eu le champ libre pour supplanter nos manufactures ; ils avaient, dès long-temps, un genre de draperie goûté au Levant, qui faisait tort aux londrins. Mais en outre, la France elle-même possédait alors, sur les bords du Rhin, de très-belles fabriques, qui, n'ayant jamais été soumises aux règlemens, jamais tenues stationnaires par les inspecteurs, firent des draps que le Levant préféra à ceux du Languedoc. Par ce fait, et par plusieurs autres, fut démentie cette fausse idée, que dans ces pays il n'y a pas de mode, qu'il n'y a jamais aucune variation dans la demande, et que c'est pour cela qu'il faut s'opposer à tout changement dans la forme ou la qualité de ce

qu'on faisait *autrefois* pour cette destination. Ce préjugé a beaucoup contribué à entretenir dans le sommeil de la routine ceux qui font des envois au Levant et ceux qui fabriquent pour ce pays. D'autres, comme on voit, furent plus hardis et plus heureux ; l'autorité vérifia de 1810 à 1812, que ce que Carcassonne avait perdu de débouchés, Aix-la-Chapelle, Verviers et Montjoie l'avaient exactement gagné, sans qu'il y eût diminution sensible dans la demande totale ; et c'était beaucoup, parce que les régions éloignées asiatiques sont aujourd'hui approvisionnées, en partie, par les Anglais de l'Inde. Quoi qu'il en soit, la différence sensible était pour Marseille et pour les manufactures languedociennes ; car celles du Rhin, outre leurs avantages habilement saisis, étaient à portée, pendant la guerre maritime, de faire embarquer leurs envois dans les ports neutres, ou même de les acheminer par terre, tandis que Marseille manquait de ses communications accoutumées.

Les récriminations contre les fabricans recommencèrent alors avec vivacité ; l'on sembla ne pas voir d'autre cause à la décadence du commerce ; on en frappa les oreilles de l'administration ; on lui demanda des inspecteurs : il est impossible de ne pas l'avouer, on espéra probablement qu'en faisant décréter que les draps pour le Levant seraient inspectés à Marseille, et qu'ils seraient d'ailleurs fabriqués sur tels modèles familiers aux fabriques de l'Aude et de l'Hérault, les produits des autres départemens seraient implicitement exclus ; mais le gouvernement ne pouvait tomber dans ce piége. Il accéda bien aux demandes, en faisant des règlemens (1) pour les di-

(1) Décret du 21 septembre 1807.

verses qualités de draps-londrins et autres semblables; il décida de la longueur, du nombre de fils, etc.; il ordonna qu'il y aurait des inspecteurs chez les fabricans : un bureau de contrôle établi à Marseille, et à quelques autres issues, fut chargé de reconnaître au départ le plomb de la première inspection; mais tout cela ne fut que facultatif. Il fut permis à chaque manufacturier d'opter pour une fabrication libre; seulement, il perdait les honneurs du plomb et de l'estampille, auxquels on ne doutait pas que les Levantins ne rendissent beaucoup de confiance en les revoyant.

Quand on voulut établir cet ordre de choses, les fabricans du Rhin firent mander par leurs préfets, que l'on pouvait faire économie des frais d'un bureau d'inspecteur, des estampilles et des plombs, attendu qu'ils optaient, tant en masse qu'individuellement, pour la fabrication libre. En réputation au Levant, sans cet appareil, et sans avoir eu de surveillant, ils ne concevaient pas que la fabrique française eût besoin de fournir de telles garanties de sa bonne foi et de son exactitude.

La ville de Marseille représenta que le ressort principal de l'ancien système était une vérification complète, faite à Marseille : que c'était le sceau qu'on y apposait aux ballots qui autrefois les faisait circuler de caravane en caravane sans être ouverts; mais, à leur tour, les fabricans ne voulaient plus se soumettre à une expertise faite loin d'eux, sous les yeux et à la discrétion de leurs acheteurs. Une autre difficulté s'éleva : le décret avait créé des inspecteurs; il leur avait attribué des traitemens sans avoir assigné de fonds à leur salaire. Un nouvel acte (1) ordonna

(1) Décret du 9 décembre 1810.

qu'une rétribution, par pièce de drap, serait prélevée pour fournir à cette dépense; et alors, les fabricans du Midi ne se soucièrent pas plus de règlemens que ceux du Nord; ils répondirent que ce n'était pas la peine de se soumettre à des restrictions et à des frais qui ne seraient pas obligatoires pour tout le monde : les deux décrets restèrent sans exécution. A Marseille on en reparle souvent; les consuls du Levant les redemandent quelquefois, en regrettant les succès et le régime du temps passé, comme si ces deux choses allaient toujours ensemble; mais on n'est pas allé plus avant.

Il reste, pour garantie contre la mauvaise foi, l'article du Code pénal (1) qui punit ceux qui trompent sur la mesure ou sur la nature de ce qu'ils vendent; et pour se prémunir contre la crainte du préjudice que des marchandises non estampillées pourraient porter à la réputation nationale, on a l'exemple des Belges, des Prussiens, des Anglais, à qui l'absence de ces précautions n'a pas fait tort, et aux fabricans desquels nous n'avons pas de raison, sans doute, d'attribuer plus de soins, ou plus d'honneur et de fidélité qu'aux nôtres.

XIII. Les marques dont il me reste à parler peuvent être considérées de deux façons, tantôt comme une précaution que le fabricant est autorisé à prendre pour assurer la distinction de ses marchandises et la garantie de sa réputation, tantôt comme une obligation qui lui est imposée, soit pour qu'il réponde de ses ouvrages, soit pour les empêcher de se confondre avec les produits étrangers dont l'introduction est prohibée.

(1) Art. 423.

Sous le premier rapport, nous avons vu la permission accordée aux fabricans de quincaillerie et de coutellerie d'affecter une marque, et la faculté plus générale qui résulte pour tous les fabricans de l'attribution donnée aux prud'hommes, de recevoir le dépôt des marques de chaque manufacturier, et de veiller à ce que l'une soit assez différenciée de l'autre.

Les fabriques de draps ont même obtenu d'affecter un signe commun, qui sert de marque locale à toute une ville; il fut d'abord permis aux manufacturiers de Louviers (1), de reprendre l'usage exclusif de la lisière jaune et bleue, qui distinguait leurs draps avant la révolution. La mesure (2) fut ensuite étendue aux fabriques de toutes les villes qui voudraient en user, en proposant et faisant autoriser spécialement la lisière qu'elles auraient choisie. Quand cette autorisation est donnée, tous les fabricans de la ville qui l'a obtenue sont obligés de se servir de la lisière prescrite, et ceux qui ne s'y conformeront pas seront punis, *conformément* à l'article 479 du Code pénal (11 à 15 fr. d'amende, double en cas de récidive) (3). Quant aux fabricans d'une ville qui auraient usurpé la lisière d'une autre, il y a saisie sur la réquisition d'un ou plusieurs manufac-

(1) Décret du 25 juillet 1810.

(2) Autre, du 22 décembre 1812.

(3) Cet article sur les contraventions de police municipale n'a aucun rapport direct ou indirect avec le cas dont il s'agit, à moins qu'on eût entendu y appliquer le n° 1er contre ceux qui causent volontairement du dommage à la propriété d'autrui, ou le n° 6 contre ceux qui emploient des poids et mesures différens de ceux qui sont établis par les lois en vigueur; l'une et l'autre assimilation sont fort bizarres.

turiers patentés de celle-ci, les parties renvoyées au conseil des prud'hommes pour les concilier sur les intérêts civils (les dommages-intérêts), et aux tribunaux pour la prononciation des peines. Le décret spécial pour Louviers porte l'amende de 3,000 fr., double à la récidive.

La loi de l'an XI, ce Code sévère des manufactures, plusieurs fois cité, a déclaré que la contrefaçon des marques particulières, que tout manufacturier ou artisan a le droit d'appliquer sur les objets de sa fabrication, donnera lieu à des dommages-intérêts envers celui dont la marque aura été contrefaite, et à l'application des peines du *faux en écriture privée*. Le Code pénal (1) a répété cette disposition, étendue aux sceaux ou timbres, et à l'usage préjudiciable des marques véritables, que le faussaire se serait procurées.

XIV. La loi de l'an XI ajoute une autre disposition; et celle-ci n'ayant pas été répétée par le Code pénal quand il a statué sur la matière, on peut mettre en doute si elle n'est pas abolie. La marque, est-il dit, sera considérée comme contrefaite, quand on y aura inséré ces mots, *façon de....*, et à la suite le nom d'un autre fabricant ou d'une autre ville.

Cette prescription me semble étrangement rigoureuse; Elbeuf, par exemple, a un genre connu de fabrication pour ses draps; Sédan en a un tout différent; il est très-notoire qu'Elbeuf fait aussi une qualité de draps à l'instar de ceux de Sédan, ce qui n'est pas défendu sans doute; lors donc qu'on inscrit sur ces draps qu'ils sont fabriqués à *la façon de Sédan*,

(1) 142. 143.

loin de commettre un faux, on annonce une vérité et un fait permis ; quand même il y aurait abus, subtilité condamnable dans cet énoncé, quand il y aurait dol, escroquerie si l'on veut, il ne saurait y avoir *crime et peine de faux*. L'article est d'ailleurs conçu d'une manière fort imprévoyante et facile à éluder. Dans un procès récent, nous venons de voir des draps portant l'indication de la fabrique des Andelys près *Louviers*. Le marchand coupe à loisir les mots *Andelys près*, et les draps deviennent de Louviers dans son magasin. Cette manœuvre est beaucoup plus blâmable que l'annonce d'une marchandise fabriquée dans une ville à la façon d'une autre ; or, cette ruse, au reste, suffisamment punie par une peine correctionnelle, ne peut tomber sous la condamnation portée contre l'emploi des mots *façon de* ; car, une peine, la peine des fers surtout, ne s'applique pas par assimilation et équivalent de délit.

Mais la fausse indication d'une ville sur une marque mérite-t-elle elle-même la peine du faux ? Dans la falsification d'un livre, le contrefacteur usurpe les noms d'un imprimeur, ce qui est plus grave que l'emprunt du nom d'une ville, et il n'est pas condamné comme faussaire : cependant, la propriété distincte et individuelle est, dans ce cas, bien plus directement attaquée par la contrefaçon, que ne l'est celle du fabricant ; car tout le monde peut légitimement imiter son drap ; tout le tort qu'on lui fait, c'est de lui faire courir le risque qu'une imitation grossière mise sur son compte ne fasse tort à sa réputation, ou que ce qui porte faussement sa marque ne fasse concurrence à la quantité de produits qu'il aurait vendue. C'est bien un dommage ; la contrefaçon est un vrai délit;

mais la peine des fers est démesurée, et elle nuit à la répression du mal, par cela même qu'on répugne à la provoquer. Je prie qu'on le remarque ; le Code pénal, dans un seul article, range sous la même règle, la contrefaçon des sceaux, timbres ou marques d'une autorité ou d'un établissement particulier de banque ou de commerce. Sans parler du sceau des *autorités*, y a-t-il quelqu'un qui trouve une égale culpabilité, en celui qui userait du faux timbre des lettres de change d'un banquier, pour obtenir indûment un payement, et en celui qui, à Elbeuf, aura mis sur ses draps le nom de Louviers, dans l'espoir de les mieux vendre à ceux qui ne s'y connaissent pas ?

XV. La marque est obligatoire pour les fabricans d'ouvrages d'or et d'argent, comme nous l'avons vu. Le titre est un fait matériel, inaltérable, qu'on peut vérifier en tout temps, mais qui ne peut se reconnaître à l'œil ; il est juste qu'ils en répondent. On a proposé plusieurs fois d'exiger des marques analogues dans toutes les manufactures ; mais on voit d'abord qu'il y a un grand nombre de produits qui se refusent à cette apposition. On doit aussi bien considérer si la précaution d'obliger le fabricant à reconnaître ses ouvrages l'emporte sur la nécessité de se prêter aux convenances des commettans étrangers ; car tantôt, en se chargeant des marchandises françaises, ils projettent de les substituer au dehors à celles d'une autre fabrication, spéculation que nous n'avons ni intérêt, ni devoir de contrarier ; tantôt, il importe au marchand de cacher à ses concurrens la source à laquelle il puise. Au jugement de beaucoup de bons esprits, on ne devrait point imposer d'obligations de ce genre ; il suffirait de punir toute

fausse énonciation, soit dans les marques, s'il en était apposé, soit dans les factures (1) et autres déclarations faites au vendeur. L'article 423 du Code pénal, qui punit comme un délit la tromperie sur la nature (2) comme sur la mesure des marchandises, semblerait alors offrir toute la garantie que la loi doit se charger de donner.

XVI. Mais l'obligation de la marque est maintenant imposée pour aider, par la distinction des produits français, à la reconnaissance des produits étrangers introduits en fraude, et dont la loi du 28 avril 1816 permet la recherche.

Pendant la guerre, des rigueurs particulières ayant été décrétées contre les marchandises anglaises spécialement, il fut ordonné, que les tissus de coton français seraient marqués d'une estampille apposée par l'autorité (3) ; tout ce qui serait trouvé sans marque devait être réputé anglais, confisqué, ou suivant les décrets postérieurs, brûlé. L'estampille ne fut pourtant pas universellement employée ; son emploi a légalement cessé, lorsque l'état de guerre ayant fini, les marchandises anglaises sont rentrées dans la catégorie de toutes les autres, prohibées ou permises, suivant leur nature et non suivant leur origine.

Mais des circonstances ayant engagé à prendre la disposition dont nous avons parlé, c'est-à-dire, la

(1) Des fabricans d'Elbeuf et des marchands de Paris viennent d'être condamnés à de forts dommages-intérêts et à l'amende, pour des énonciations pareilles.

(2) Emprisonnement de trois mois à un an, amende du quart des restitutions et dommages-intérêts, sans pouvoir être moindre de 50 fr., confiscation des objets du délit.

(3) Arrêté du 3 fructidor an IX.

Digitized by Google

recherche dans l'intérieur des tissus de laine ou de coton, et des fils de coton qui seraient entrés en contrebande, il fut de nouveau ordonné que les marchandises françaises de même nature seraient toutes revêtues d'une marque et d'un numéro de fabrication.

On examina si cette marque serait appliquée par l'autorité publique, et cette mesure plaisait beaucoup aux esprits réglémentaires; mais elle fut repoussée par une double raison : d'abord, pour éviter à l'État et au commerce, d'une part, les frais d'un bureau dans chaque fabrique, de l'autre, le déplacement de la marchandise, des gênes, des embarras et une occasion prochaine d'imposer d'autres restrictions à l'industrie, après l'avoir mise sous une dépendance de plus; mais surtout, on a considéré que le fabricant apposant sa marque en répond, et peut être rappelé à la reconnaissance des articles qui la portent, tandis qu'il n'y avait personne à qui s'en prendre et aucun moyen de remonter à la source de la fraude, quand une marque publique avait été falsifiée ou que l'empreinte en avait été procurée à des marchandises étrangères, chose facile, surtout si un fabricant se prêtait à cette manœuvre.

La loi de 1816 n'ayant soumis que le manufacturier à marquer ses produits, ceux de fabrication antérieure qui existaient dans le commerce n'avaient point de signe de reconnaissance, et cette circonstance servait à couvrir les tissus étrangers, confondus avec les français. Une loi nouvelle (1) ordonna aux marchands et détenteurs d'apposer eux-mêmes sur les tissus nationaux qui se trouvaient entre leurs

(1) Loi du 21 avril 1818.

mains, une marque à eux propres, et un numéro qui se référât à leurs livres, moyennant un inventaire qu'il leur fut enjoint de dresser, soit sur leur livre-journal, soit sur des feuilles soumises à la formalité de l'enregistrement, gratuite dans cette occasion (1).

XVII. Avant de finir ce chapitre, qu'il me soit permis de faire une excursion chez les Anglais, pour y chercher, dans leur histoire de deux siècles en arrière, les modèles de ces règlemens, de ces actes d'autorité, qui entendent protéger les manufactures par des prescriptions et des prohibitions; en un mot, par l'intervention de l'autorité au milieu des efforts de l'industrie. Ce que nous penserons aujourd'hui de ces actes, pourra nous apprendre ce qu'il y aurait bientôt à penser de ceux que nous entreprendrions de faire dans le même but.

Il y a deux cents ans qu'une (2) proclamation royale annonçait que de toutes les parties du royaume d'Angleterre et même du dehors, les acheteurs se plaignaient de la qualité des draps *mauvaise* et *dégénérée* (3); elle rappelle qu'il y a un *grand nombre de lois* sur cette matière, et s'étonne qu'elles ne soient pas exécutées, en avouant que plusieurs d'entre elles sont contradictoires. Une commission royale est nom-

---

(1) L'exécution des deux Lois a été réglée par des Ordonnances des 8 août, 23 septembre 1818; 26 mai, 16 juin, 1[er] décembre 1819.

(2) Du 21 octobre 1622, actes de Rymer, tome VII, 4[e] partie, p. 11; édition de La Haye, 1742.

(3) C'est au sujet des manufactures que l'on a dit éternellement:

« *Ætas parentum pejor avis tulit*
« *Nos nequiores, mox daturos*
« *Progeniem vitiosiorem.* »

HORAT.

mée pour faire la recherche des statuts et pour s'enquérir des causes qui altèrent la bonne qualité des étoffes, soit dans l'apprêt des laines, soit dans la fabrication des draps ou dans la teinture Cette commission dressera les règlemens à faire suivre pour assurer la meilleure pratique pour chaque procédé ; une telle gêne ayant sans doute contrarié les manufacturiers, ils avaient inventé des articles nouveaux, qui, n'étant pas prévus par les règlemens, leur laissaient la carrière libre pour la fabrication : une nouvelle proclamation ordonne de soumettre immédiatement ces nouveautés capricieuses à des règles. D'autres ordres (1) prescrivent d'apporter à un bureau public d'inspection, toute pièce d'étoffe, pour être visitée et marquée avant sa mise en vente, ou son expédition au dehors ; car on n'avait pas négligé le contrôle des *marchandises destinées à l'exportation* ; cette politique n'est pas moderne.

Etait-elle efficace ? je ne sais ; mais au bout de trois ans on voit renouveler les plaintes, les proclamations et la commission royale (2), ce qui indique la vanité de la précaution. Nous pouvons juger d'ailleurs de la sagesse des règlemens par quelques exemples : défense de faire aucun tissu avec mélange de soie ; défense de fouler un chapeau où soient mêlées plusieurs espèces de poil. Il y a un nombre immense de proclamations pour enseigner à faire la bière, le savon, etc. ; on nomme des inspecteurs pour aller vérifier le fer à la sortie de chaque usine, et pour contrôler la qualité du bois employé à chauffer

(1) Du 16 avril 1633, Rymer, tome VIII, partie IV, page 3. Du 16 avril 1638, tome IX, 2e. partie, page 45.

(2) Du 19 mai 1625, tome VIII, 1re partie, page 59.

les fourneaux. *C'est haute trahison* (1) que de se servir du bois de campêche pour la teinture, procédé détestable, fait pour tromper les sujets du Roi. Nous avons vu défendre les métiers dans l'intérêt de ceux qui fabriquaient les rubans à la main. Ailleurs, il est représenté au Roi qu'il existe à Londres une compagnie de trois cents personnes qui s'entretienent eux et leurs familles, en forgeant, polissant et limant des boucles de fer; leur subsistance devient précaire s'il est permis de se servir de boucles de cuivre, que des novateurs ont imaginé de fabriquer au moule; aussitôt les boucles de cuivre sont défendues (2). Enfin, sur les représentations des fabricans de mors, il est prohibé à toute personne de toute condition, si elle n'est munie d'une licence royale (3), de mettre des bridons à ses chevaux; il est vrai qu'il est ainsi ordonné, parce qu'on a reconnu que les bridons font tort à la bouche des chevaux. Les motifs de bien et d'utilité publique n'ont jamais manqué aux préambules des actes prohibitifs (4).

---

(1) Du 17 avril 1630, 15 octobre 1635, 23 mai 1638, t. VIII, 3e partie, pag. 96; t. IX, 1re part., pag. 25; 2e part., pag. 148.

(2) Du 12 juin 1632, t. VIII, 4e part., pag. 256.

(3) Du 20 novembre 1627, t. VIII, 2e part., pag. 216.

(4) Un Arrêt du Conseil du 28 juin 1723 défendait de fabriquer des toiles et des cotonnades en Normandie, depuis le 1er juillet de chaque année jusqu'au 15 septembre, afin que l'on ne manquât point de vaquer aux travaux de la récolte. Il faudrait croire qu'après dix ans de paix, la France était étrangement dépeuplée; mais comme la ville de Rouen et le bourg de Darnetal étaient exceptés de la défense, elle sembla singulièrement analogue à la limitation de la fabrique des draps de Carcassonne en 1740. C'est un privilége de trois mois par an qu'on donnait aux Rouennais, sous un prétexte bizarre.

Digitized by Google

Ces manières un peu violentes, un peu partiales et surtout un peu ridicules, de protéger les manufactures, ne sont pas tellement vieillies qu'on ne pût en reconnaître l'esprit dans l'ordre que nous avons vu il y a peu d'années, de s'habiller de velours plutôt que de drap; et, ce qui est plus grave, dans celui d'exporter des marchandises sans besoin et sans espoir de les vendre.

Ce n'est pas en suivant ces règles capricieuses, c'est d'abord en les violant, c'est ensuite en les oubliant que les manufactures anglaises ont prospéré. Il y a peu d'années que pour ne pas laisser subsister en droit des dispositions pénales, quoique personne ne pensât à les réclamer, le parlement, en une seule fois, a aboli plusieurs centaines (1) de lois restrictives sur les fabriques. Espérons que personne, chez nous, ne viendra fouiller dans cette mine pour importer à notre usage ce que nos voisins ont rejeté.

CHAPITRE VI.

Des Ateliers établis dans les Maisons de détention.

ARGUMENT. — 1. Etablissement du Travail, conformément aux lois; — 2. Observations sur les objections élevées sur le Régime adopté.

I. JE ne puis me dispenser de parler des ateliers de manufacture qui se trouvent dans les maisons de détention (2), non à cause de leur importance,

(1) 1100, si je ne me trompe.

(2) Des ateliers semblables devaient être établis dans les dépôts de mendicité; mais l'institution de ces dépôts touche à sa fin.

mais parce qu'en certains lieux ils ont excité quelques réclamations à raison de la concurrence que les autres fabriques ont cru en éprouver.

Le Code pénal (1) établit parmi les peines criminelles celle de la réclusion ; l'individu qui y est condamné, renfermé dans une maison de force, est obligé au travail. Parmi les peines en matière correctionnelle est (2) l'emprisonnement dans une maison de correction ; le détenu y est employé à l'un des travaux établis dans cette maison, selon son choix. Suivant le même Code, le produit du travail devait appartenir en partie à l'établissement, et en partie au détenu de cette dernière classe ; pour le condamné à la réclusion, il *pourrait* seulement lui être appliqué une partie de ce produit, le tout comme il serait réglé par des ordonnances du Roi (3). Celle du 2 avril 1817 a établi, sans distinction entre les deux classes ; qu'un tiers du produit du travail resterait à la maison, et les deux tiers au prisonnier, partagés, savoir, moitié mise en réserve jusqu'à sa sortie, moitié à lui délivrée à mesure pour lui servir à se procurer les adoucissemens dont sa position est susceptible. La même ordonnance a établi des maisons *centrales* de détention, qui réunissent à l'usage de plusieurs départemens, la prison de réclusion et la prison de correction pour ceux qui y sont condamnés à plus d'une année. Une population aussi nombreuse a comporté de grands ateliers.

On a dû s'attacher à y diversifier les travaux pour

(1) Art. 21.
(2) Art. 40.
(3) Art. 21. 41.

en avoir qu'on pût adapter aux deux sexes, à tous les âges, et à ce nombre d'individus fortuitement réunis, sortis de toutes les professions, ou arrivant sans connaissances ni bonne volonté pour le travail. L'intention de la loi est que tous travaillent, et que le choix des ouvrages qu'elle laisse à ceux qui ne subissent que la peine correctionnelle ne soit pas illusoire. Il faut cependant écarter les métiers dont les instrumens mis entre les mains des détenus pourraient devenir dangereux, ceux que le local ne comporte pas, ceux enfin qui seraient insalubres pour des individus privés d'exercice au dehors.

On fabrique d'abord dans ces maisons, autant qu'il est possible, les vêtemens et les autres objets de la consommation intérieure; mais cet emploi des bras ne suffirait pas, il faut en venir à former de véritables manufactures.

Si l'État les faisait exploiter pour son compte, il serait impossible de se soustraire à des pertes considérables, comme chacun peut bien penser et comme l'expérience l'a démontré sans réplique. L'administration a bien assez à faire pour sauver de la dilapidation et du gaspillage, les fonds destinés à ses dépenses, toutes prévues et réglées qu'elles sont. Il ne lui conviendra jamais de spéculer sur le commerce et la fabrique, sur les achats d'approvisionnemens et sur les ventes de produits, toutes choses qui n'admettent point de dispositions invariables, qu'il faut régler selon les circonstances, et qui, par cela même qu'elles ont besoin de l'habileté et de l'économie que suggère l'intérêt propre, peuvent être ruineuses avec l'incurie, l'impéritie ou la mauvaise foi. Enfin, si le commerce a droit de se plaindre d'une concurrence,

c'est de celle de l'administration se faisant marchande, et sujette à vendre à perte, comme il lui arrive toujours.

Il a donc fallu appeler les manufacturiers pour se charger des ateliers des prisons ; on ne pouvait cependant louer des ouvriers en détail à divers entrepreneurs ; ce mode eût rendu le travail précaire : il est des détenus que personne n'eût voulu employer ; et enfin ce concours eût été difficile à concilier avec l'ordre et la surveillance requis avant tout dans un lieu de détention.

On a pris une autre marche ; c'est l'entrepreneur de la subsistance, du vêtement, des fournitures et services de toute espèce, qui prend parmi les conditions de son marché l'obligation de fournir de l'ouvrage à tous les condamnés des deux sexes en état de travailler, d'établir des métiers et d'employer tous les individus à des travaux proportionnés à la force, à l'âge et à la capacité. L'administration, dès lors, n'a affaire qu'à lui ; elle lui paye, d'une part, une somme convenue par jour, et par individu, pour la nourriture et pour toutes fournitures quelconques ; de l'autre, elle lui retient en déduction le salaire du travail de chaque détenu. La nomenclature des ouvrages qui peuvent être établis, est réglée dans le cahier des charges, et la confection des objets de la consommation des détenus eux-mêmes en fait toujours une partie indispensable.

Le payement du salaire a d'abord pour base le taux exact de celui que gagnent les ouvriers libres du pays ; cependant le service à tirer des détenus, forcés au travail, ne saurait être justement comparé à celui que rendent des ouvriers exercés dans la profession

qu'ils cultivent. On évalue à un cinquième du salaire l'indemnité des malfaçons et des matières perdues, et on en fait la déduction sur le taux du prix des journées qui sert de base : ce n'est pas non plus du premier jour que le détenu, employé à un ouvrage pour la première fois, peut gagner sa journée entière. Suivant la nature des travaux, on fixe des temps d'apprentissage, pendant lesquels l'apprenti ne gagne successivement que le cinquième, le quart, le tiers, enfin, la moitié du salaire, avant de l'obtenir tout entier (1).

On a vu qu'un tiers du produit du travail appartient à la maison ; ce tiers, elle l'abandonne à l'entrepreneur, c'est-à-dire qu'il entre en considération et en compensation dans les élémens sur lesquels se fixe le prix des fournitures qu'il se fait accorder.

II. Quoiqu'il soit évident que cette déduction n'est nullement gratuite, quelques personnes ont fermé les yeux sur sa nature, et se sont persuadé que l'entrepreneur obtenait le travail des détenus pour les deux tiers seulement, ou même pour les deux tiers moins un cinquième du prix des journées ordinaires. On s'est plaint, dès lors, des effets qui peuvent en résulter dans la concurrence au préjudice des autres fabricans.

Ils devraient reconnaître que si l'entrepreneur payait ce tiers en sus sur les journées dont il est débiteur, il exigerait à son tour, exactement, autant en supplément du prix des journées de fournitures qui lui sont dues ; il n'y a donc dans cet arrangement

(1) Si l'entrepreneur ne donne pas de l'ouvrage à tout le monde, il est tenu de fournir à chaque individu qu'il n'occupe pas dix centimes par jour, dont moitié entre dans le fonds de réserve du détenu, et le reste lui est délivré.

qu'un mode de payement par une compensation implicite, qui ne lui donne point le moyen de vendre meilleur marché les produits de son atelier. S'il faisait autrement, il ressemblerait à ce fabricant qui, calculant le prix auquel il pouvait livrer ses draps, ne tenait pas compte de la laine que son troupeau avait fourni.

Quand l'administration passe des marchés de cette nature, elle ne demande pas mieux que de voir arriver en concours les offres de plusieurs manufacturiers, et s'il s'en présente divers, on peut être assuré que celui qui l'emportera, aura été contraint d'élever le prix des salaires du travail, ou, ce qui est la même chose, de réduire le prix de ses fournitures, à un taux assez raisonnable pour que son profit ne puisse avoir une influence extraordinaire sur la valeur vénale des objets qu'il confectionne.

Il est vrai que peu de manufacturiers viendront mêler à leurs travaux ordinaires l'entreprise d'une fourniture de prisonniers, spéculation compliquée et peu convenable pour eux; mais, par cela même, ils conserveront de l'avantage dans la fabrication sur un manufacturier nouveau et embarrassé d'autres soins; et, dans le plus grand nombre de cas, il semble que ce qui conviendra le mieux à celui-ci sera de leur louer ses métiers et de faire travailler pour leur compte. Quoi qu'il en soit, il ne paraît pas qu'un semblable atelier doive donner une telle alarme, là où l'industrie étant libre, rien ne garantit aux fabricans d'un canton, qu'il ne s'établira pas à côté d'eux, de toute autre manière, une grande manufacture de plus. Qu'ils continuent à éviter que l'administration s'avise d'en conduire une pour son compte, ce qui

arriverait si l'on écartait les entrepreneurs, et ils auront assez obtenu.

On a suggéré au gouvernement de ne permettre, dans les maisons de détention, que des travaux importés dans le canton et différens de ceux dont l'industrie locale s'occupe ; mais les manufactures se placent d'elles-mêmes aux lieux que déterminent l'abondance de la matière première ou telle autre circonstance favorable. On ne trouverait pas d'entrepreneur qui pût lutter contre les désavantages de la position si on l'obligeait à intervertir l'ordre naturel ; il aurait, en outre, à transporter des instructeurs, à employer des travailleurs absolument étrangers à l'ouvrage qu'on aurait à leur imposer ; et, ce qui n'est pas moins considérable, on aurait formé des ouvriers qui, à la fin de leur détention, ne pourraient trouver aucun emploi dans leur pays (1).

On a proposé de donner plutôt aux détenus des métiers d'artisans que de les former aux travaux des manufactures ; mais, pendant la détention, on ne saurait les occuper suffisamment de cette manière : quand même on pourrait y réussir, ce ne serait qu'en faisant aux artisans ordinaires de tout le pays une concurrence qui serait bien plus fâcheuse que celle dont quelques manufacturiers s'alarment ; mais, comme nous le disions tout à l'heure, c'est au moment de la libération du détenu qu'il faut penser. Ce n'est pas pour jouir d'une partie du fruit du travail de ses mains que l'État le fait contraindre à l'ouvrage, c'est pour lui donner ou pour lui rendre les habitudes hon-

(1) *Voyez* Rapport au Roi sur les prisons, du 21 décembre 1819, page 38.

nêtes, pour l'intéresser à l'occupation, pour lui fournir des ressources louables à sa rentrée dans le monde. Or, le nombre des artisans ne peut indéfiniment s'augmenter; pour gagner sa vie à leur profession, il faut obtenir la confiance, se faire une *clientelle*, et ce n'est pas l'homme qui sort de prison qui peut s'en flatter. Il lui faut un de ces métiers avec lequel tout homme puisse dire en entrant dans un atelier : *maître, donne-moi de l'ouvrage*; et ce n'est qu'en se rendant propre aux opérations des grandes manufactures, qu'on peut compter ainsi sur le salaire et sur la subsistance. C'est par les mêmes motifs qu'il ne faut pas circonscrire l'homme valide à la confection de ces petits ouvrages, qui convient aux enfans, aux vieillards et aux infirmes (1). L'administration fait assez, lorsqu'elle veille à ce que les travaux soient diversifiés; ils doivent l'être pour être propres au but que la loi se propose en condamnant tous les détenus au travail; et en même temps, la diversité empêche que l'offre d'un trop grand nombre de bras pour une seule espèce d'ouvrage, ne se rende nuisible au dehors, et n'avilisse le salaire. Il semble qu'il n'y ait rien de plus à exiger.

(1) *Voyez* Rapport au Roi sur les prisons, du 21 décembre 1819, page 39.

LIVRE DOUZIÈME.

COMMERCE MARITIME.

PREMIÈRE SECTION.

DROIT POSITIF DE LA NAVIGATION.

CHAPITRE PREMIER.

Des Lois maritimes.

ARGUMENT. — Ancienneté et uniformité du Droit maritime; — 2. Lois et Règlemens anciens et du moyen âge; — 3. Ordonnance de 1681, et Ecrivains qui l'ont commentée; — 4. Règles de l'Ordonnance transportées dans le Code; — 5. Division de la présente Section.

I. TANDIS que la plupart des dispositions du Code, dont nous avons traité jusqu'ici, n'ont pu être rédigées sans de grandes discussions, et n'en ont pas mieux réuni les suffrages, on voit, par le procès verbal du conseil d'État, combien peu il s'est élevé de difficultés pour ranger dans ce nouvel ouvrage les lois maritimes puisées dans l'ordonnance de 1681. Les observations des tribunaux et des chambres de Commerce n'ont presque point demandé de changemens ou de règles nouvelles; c'est une preuve de la prévoyance de la loi ancienne et de la confiance due à la nouvelle en cette partie (1). Cette législation a un plus

(1) En parcourant les arrêtistes de l'époque actuelle, on est frappé du petit nombre de contestations que l'on voit parvenues

Digitized by Google

grand avantage encore, celui de se trouver, presque en tout point, en harmonie avec celle des autres peuples de l'Europe ; leur loi, comme la nôtre, vient d'une source commune, dont la bonté est confirmée par un grand nombre de siècles ; et comme il est évident que depuis que l'on trafique sur mer, des circonstances et des accidens, toujours les mêmes, ont dès long-temps produit et multiplié tous les exemples de cas fortuits ; cette législation nous a été transmise complète et comme fixe ; tandis que les progrès des communications et du commerce de terre, ont rendu surannées en moins d'un siècle, jusqu'aux ordonnances de Louis XIV.

Tout le monde sait que les usages et les règles de la navigation chez les anciens étaient réunis dans les lois Rhodiennes, empruntées par les Romains, et dont quelques-unes, placées dans le Code Justinien, existent encore, de là transportées dans nos ordonnances, et enfin dans notre Code actuel (1).

II. Les peuples maritimes, réunis dans les croisades du XII[e] siècle, en fréquentant la Syrie et la Grèce, y trouvèrent certainement ces anciennes lois consacrées par la tradition et entretenues par la pratique ; ils y conformèrent leurs propres coutumes, qu'ils rendirent uniformes sur ce modèle. Toutes les nations chrétiennes de la Méditerranée adoptèrent ces règlemens, conservés sous le nom de *Consulat de la mer* (2) : c'est la source des lois modernes.

jusqu'à la Cour de Cassation sur le droit maritime, et même du petit nombre dont l'appel aux Cours Royales est mentionné.

(1) Nos lois sur le jet sont absolument calquées sur le titre : *De lege Rhodiana de Jactu.*

(2) Nous ne pouvons pas affirmer que nous possédions le texte des règlemens concertés aux croisades par tous les peuples ; il

Chaque peuple, en publiant les siennes propres, y a puisé; cette législation passa aussi dans l'Océan, et y

faudrait le croire, si l'on s'en rapportait au livre du *Consulat de la mer:* on y voit, en appendice, le tableau des lieux et des dates où chaque puissance de la Méditéranée en a juré l'observation; mais ce tableau est plein d'anachronismes. D'ailleurs, s'il avait existé une rédaction arrêtée et mise en écrit, qui, pendant le XII[e] et le XIII[e] siècle, eût reçu de pays en pays la sanction et la promulgatioo d'un serment solennel, le texte de cet instrument devrait se retrouver partout. On n'en produit aucune trace, excepté en Espagne, d'où nous vient originairement le livre du *Consulat.* Ce recueil lui-même, déjà fort ancien, atteste des usages précédens, et même des règles fixées et venant de plus haut, puisque de temps en temps il présente, sous le titre de *déclaration*, des dispositions intercalées portaot des modifications motivées de certains chapitres; mais rien ne dit précisément où est pris le texte primitif de cette compilation. En 1808, on nous en a donné une traduction sur un exemplaire imprimé en langue catalane, sous la date du 14 juillet 1494, à Barcelooe; mais ce qui avait rendu le livre vulgaire, c'est sa traduction en italien, imprimée à Venise d'abord en 1564, et dont il fut fait en peu d'années plusieurs éditions consécutives. Quoi qu'il en soit, la date de l'édition de Barcelone, probablemeot la plus ancienne qui ait été imprimée, ne peut être celle de la compilation de l'ouvrage même sous sa forme actuelle; car on voit qu'il avait été écrit à Valence, et non à Barcelone. Les quarante-trois premiers chapitres ne sont que le règlement d'organisation et de procédure du tribunal de Commerce maritime de Valence, appelé le *Consulat de la mer*, d'où le livre a tiré son nom. Ce n'est qu'au quarante-quatrième chapitre que l'on lit: « Ici commencent les « bons établissemens et les bonnes coutumes qui appartienoent à la « mer, que les hommes sages qui avaient voyagé donnèrent d'abord « à nos ancêtres, lesquels règlemens sont faits suivant les *livres* de « la sagesse des bonnes coutumes, etc. » Voilà bien un appel à des règles antérieurement reçues, et même à des *livres;* mais ces livres, où étaient-ils? Le compilateur annonce que ces bons règlemens étaient corrompus, et qu'ainsi il a convenu de les remettre en ordre. Nous ne pouvons savoir si ce travail fut fait long-temps avant l'invention de l'imprimerie et l'édition de 1494; mais les règle-

Digitized by Google

obtint de l'autorité. Nous avions deux ouvrages accrédités qui y étaient à peu près conformes; les *Juge-*

mens sur la procédure du tribunal de Valence sont tellement compliqués de patrocine, d'écritures, etc., que cette partie du recueil ne peut être fort ancienne, tandis que la composition même du tribunal porte un caractère d'antiquité patriarcale. Après les règlemens généraux sur la navigation marchande, on en trouve un sur les flottes et sur les armemens de guerre, et le tout est terminé par ces mots : « Ici finit le livre vulgairement dit *Consulat de la » mer*, etc., lesquels règlemens furent approuvés, confirmés et » promulgués par les seigneurs romains, le roi Louis, le comte » de Toulouse, etc., et par beaucoup d'autres dignes de foi et » de gloire. » Le même volume contient quelques ordonnances de Pierre, roi d'Aragon, remontant à 1340, et du conseil de Barcelone, sous différentes dates, dont la plus moderne est de 1482. Un de ces règlemens, très-sage d'ailleurs, est relatif aux assurances, dont il n'est pas dit un mot dans le texte du *consulat* proprement dit, ce qui seul atteste deux époques éloignées l'une de l'autre. Ces supplémens auront été mis à Barcelone, quand on y a imprimé l'ouvrage pour la première fois.

Il me semble, en résultat, voir dans ce recueil des usages très-antiques venus du Levant, rapportés comme tradition, et réellement adoptés par tous les peuples, qui n'en ont pas promulgué une rédaction, mais qui les ont fondus dans leurs propres ordonnances. Le texte que nous avons, c'est la loi municipale antique de Valence, probablement commune aux Catalans, arrêtée sur ces fondemens, et écrite dans le pays, peut-être à une époque assez reculée. Dans le quinzième siècle, on l'a revue, recopiée, expliquée dans les endroits qui en ont paru susceptibles; c'était pour l'usage du tribunal dit le *Consulat de la mer de Valence*, et l'autorité de ce tribunal a donné du crédit à sa jurisprudence. Elle présentait à tous les peuples maritimes un recueil où ils retrouvaient leurs propres règles. L'imprimerie, et surtout la traduction en Italie, ont répandu ces règlemens; et une fois reçus par le consentement tacite des villes italiennes, ou plutôt par la conformité à leurs propres usages, ce recueil a pris une grande autorité. Ceux qui l'ont promulgué avaient essayé de le grossir, en rappelant que toutes les puissances avaient juré l'observation de ces lois. Le

Digitized by Google

mens d'Oleron, qu'on fait remonter au règne d'Eléonor de Guyenne, et le *Guidon de la mer*, publié à Rouen au 16ᵉ siècle.

Les républiques confédérées du Rhin, de l'Elbe et du Weser, connues sous le nom d'*Hanse* ou *villes anséatiques*, publièrent, dans le même esprit, des règlemens dérivés de la même source, et encore observés dans tout le Nord; celui de Wisby en Suède est cité avec grande autorité.

Un choix de ces ordonnances et de ces ouvrages a été réuni par Cleirac dans un recueil appelé les *Us et coutumes de la mer*, réimprimé en 1671.

III. Toutes ces autorités furent réunies et conférées avec les anciennes ordonnances françaises pour composer celle de 1681; on fit même voyager dans les ports de mer pour y recueillir les usages et s'as-

---

règlement local de leur juridiction, et leur propre compilation, semblaient devenir ainsi une loi universelle originale; mais en cela, d'une tradition vague ils faisaient un fait certain, et ils étaient contredits par leurs propres citations de dates.

Nous avons parlé du tribunal de Valence; il n'est pas sans intérêt d'en indiquer la composition. Tous les ans, les hommes de mer élisaient parmi eux deux consuls et un juge d'appel. Le roi n'avait jamais manqué de les confirmer. Les consuls recevaient les plaintes, et tâchaient de concilier les parties: ne le pouvant point, et l'affaire étant instruite, ils assemblaient un jury de commerçans et d'hommes de mer; ils leur faisaient le rapport, et prenaient les avis: en cas de dissentiment, celui des marins l'emportait. S'il y avait appel, le juge remplaçant les consuls procédait de même devant d'autres jurés. Une telle institution ne peut être qu'antique. Le nom du tribunal, *Consulat de la mer*, est aussi fort ancien. Au temps des croisades, les républiques maritimes, les colonies, les marchands de chaque pays trafiquant hors de chez eux, avaient leurs consuls; de là vint à la fois le nom donné chez nous à la juridiction marchande et aux chefs des commerçans des pays étrangers.

Digitized by Google

surer de leur conformité aux règles que l'on trouvait écrites (1); c'est cette loi, appuyée sur de telles bases, qui a éprouvé peu de changemens en passant dans le Code de 1807.

Mais, entre l'ordonnance et le Code, nous avons eu quelques bons auteurs, qui ont servi de guides aux jurisconsultes; Pothier a compris les contrats maritimes parmi ceux sur lesquels il a donné des traités estimés; Valin, magistrat au tribunal de l'amirauté de la Rochelle, a fait un très-bon commentaire de l'ordonnance entière; les changemens que cette loi subit dans notre Code sont généralement introduits d'après ses remarques sur l'ancien texte; enfin, Emerigon de Marseille a écrit un ouvrage classique sur les assurances et le prêt à la grosse. L'ordonnance y est exactement commentée, comparée aux usages des autres pays; un nombre immense de cas que les assurances font naître tous les jours, et qui ne sont pas détaillés dans la loi, y sont exposés, rapprochés des articles dont ils ont paru dépendre, et enfin discutés avec une grande sagacité.

Au dehors, on cite Vinnius, Loccenius et quelques autres Allemands qui ont commenté les lois maritimes du Nord. On répute parmi les Italiens le Targa, Scaccia et surtout Casaregis, qu'il ne faudrait pourtant pas prendre pour un guide trop sûr; on a aussi des recueils des décisions des Rotes de Rome et de Gênes (2), où l'on trouve au besoin des armes pour

(1) Valin, commentaire sur l'ordonnance de 1681, préface.

(2) Je crois devoir dire d'où proviennent ces décisions de la Rote; celle de Gênes était composée de trois jurisconsultes italiens, mais étrangers à Gênes, faiblement rétribués par l'État, et devant exercer gratuitement envers les parties. Néanmoins, juges sur le

tout le monde. De nos jours, Baldasseroni a écrit une compilation assez sage ; il y en a de M. Azuni qui passent pour exactes.

IV. L'ordonnance française renfermait les lois de police maritime aussi-bien que celles qui concernent le commerce et les contrats de mer ; celles-ci seules ont été insérées dans le Code de commerce : cette séparation n'a pas toujours été bien faite. Nous trouverions dans le Code quelques dispositions qui sont de police, et il en manque qui ont une influence très-directe sur les intérêts civils, notamment, une qui regarde la responsabilité du capitaine en cas de fraude. Il y a d'ailleurs inconvénient, et quelquefois incertitude, quand les trois quarts d'une ordonnance ont été abrogés par la publication d'une nouvelle loi, à laisser isolées le surplus des dispositions, parfois réduites à un seul article dans chaque titre. Ce résidu est-il abrogé par cette omission, ou conserve-t-il sa force? l'embarras est d'autant plus grand, que plusieurs de ces articles importans, mélangés de dispositions pénales, qui ne sont plus en harmonie avec nos Codes criminels, paraissent abolis par cet autre motif ; il était donc nécessaire de les reporter dans la loi nouvelle, en les

---

tribunal, ils étaient avocats chez eux. Quand un procès considérable avait été jugé, celui qui l'avait gagné, en remerciant son rapporteur, était dans l'usage de lui témoigner que le public prendrait beaucoup d'intérêt à la manifestation des belles choses, des savans argumens employés dans cette cause, et qui en avaient assuré le succès. Le juge, sur cette invitation, composait un résumé motivé, qui était imprimé aux frais du client ; et comme c'était là un travail d'avocat, on en donnait un copieux salaire à M. le rapporteur. Il y avait bien quelquefois des gens payés d'avance, mais ceux-là étaient des malhonnêtes gens, qui ne distribuaient pas la justice gratuite.

Digitized by Google

modifiant s'il y a lieu. Le Code de commerce porte la loi pénale contre les banqueroutiers; il pouvait bien en porter une contre les abus de confiance, les vols, les *barateries* des capitaines. Nous aurons à revenir sur cette matière. Quoi qu'il en soit, il devient très-nécessaire, ou de faire un Code de police maritime marchande, ou de compléter la partie maritime du Code de commerce.

V. Pour analyser le Code avec méthode, je vais considérer successivement le vaisseau dans le port, ce qui fera traiter de la construction et de la propriété;

Le vaisseau entreprenant le voyage, ce qui embrassera l'équipement, l'affrétement et le chargement;

La fin ou les accidens du voyage; et à l'occasion de ces accidens, nous trouverons les contrats accessoires qui s'y rapportent, savoir: l'assurance et le prêt à la grosse.

Il faudra enfin considérer la navigation dans l'état de guerre, ce qui comprend les armemens à la course et le droit des capteurs et des capturés.

Avant tout nous parlerons pour préliminaire, de la police des ports de commerce.

CHAPITRE II.

Police des Ports de Commerce.

ARGUMENT. — 1. Officiers des Ports; — 2. Demi-Droit de tonnage; — 3. Taxes locales dans certains Ports; — 4. Dispositions prises pour les constructions du port du Havre; — 5. Magasins de Sauvetage; — 6. Pilotes lamaneurs; — 7. Classes des Gens de mer.

I. Sous le régime des amirautés, des officiers nommés *maîtres de quai* étaient chargés de maintenir l'ordre et la police intérieure dans les ports de commerce (1); les ports militaires avaient un *capitaine* appartenant à la marine royale, mais il paraît que sous cet officier, il y avait aussi un maître de quai pour la surveillance des bâtimens marchands (2): à cette époque, on voit dans Valin (3), que les maîtres de quai avaient leurs rétributions assises sur une redevance levée sur chaque navire.

En refondant l'organisation de la marine militaire et à la suppression des amirautés (4), on régla que dans les villes maritimes où se trouvait un tribunal de commerce, il serait nommé un capitaine et des lieutenans de port, des lieutenans dans les villes maritimes où il n'y aurait pas de tribunal, et que dans les autres stations, dites *ports obliques*, un ancien

(1) VALIN, sur le titre II du livre IV de l'ordonnance de 1681.

(2) Ordonnance de 1681, titre II, article III.

(3) VALIN, sur l'article VI; il cite un arrêt du Conseil du 7 septembre 1737, augmentant ces rétributions, dans le port de La Rochelle, à cinq deniers par tonneau.

(4) Loi du 13 août 1791, tit. III..

Digitized by Google

navigateur serait chargé de veiller au lestage et au délestage.

Les officiers de port devaient être nommés pour six ans, par l'élection du conseil général de leur commune, suivant l'esprit de ce temps; des traitemens fixes, pris sur les droits de navigation, leur furent postérieurement attribués (1).

Par un décret du 10 mars 1807, qui manque au Bulletin des lois, cette organisation fut refaite; il y a des capitaines et des lieutenans de ports dans les principaux ports maritimes, le nombre fixé suivant les besoins du service. Dans les ports, criques et havres d'un ordre inférieur, il y a des maîtres de port; les capitaines ou lieutenans doivent être âgés de trente ans et avoir dix ans de navigation effective, dont quatre dans la marine de l'État; le maître de port doit avoir navigué dix ans et être porteur de certificats d'aptitude. Chacun de ces emplois est divisé en plusieurs classes pour le grade des officiers entre eux; les maîtres de port sont nommés par le ministre de l'intérieur, et les capitaines et lieutenans, sur sa présentation, par le Roi: ces officiers appartiennent au département de l'intérieur, et ils y sont dans les attributions spéciales de la direction générale des Ponts et Chaussées, à laquelle est commis l'entretien des ports de commerce (2).

Les officiers de port, dans leurs fonctions, sont soumis à une double autorité; ils sont sous les ordres de l'administration maritime pour tout ce qui, dans les ports et hâvres, pourrait intéresser la conserva-

(1) Loi du 27 mai 1792.
(2) Arrêté du 22 prairial an x.

tion, la liberté et les mouvemens des bâtimens de l'État, ainsi que pour tout ce qui concernerait les objets d'approvisionnement ou d'armement destinés à la marine militaire. Pour toute autre fonction, ils sont soumis à l'administration de l'intérieur et placés sous les ordres des maires, sous-préfets et préfets; ils sont également tenus de déférer aux réquisitions des ingénieurs civils ou militaires, pour la conservation des ouvrages qui se font dans les ports ou pour la police des travaux de la mer.

Leurs fonctions sont d'entretenir la sûreté et la propreté dans les ports et rades où ils sont préposés, de maintenir l'ordre dans l'entrée, la station et la sortie des bâtimens de commerce; ils assignent la place convenable aux bâtimens en chaque situation.

Ils veillent au lestage et au délestage de manière à prévenir les encombremens, à la sûreté de tous les bâtimens flottans, et ils prescrivent les mesures propres à les garantir; ils dirigent les secours à porter aux bâtimens naufragés ou en danger.

Ils font observer sur les quais, places ou chantiers aboutissant ou attenant au port, les règlemens établis pour y entretenir la propreté et pour assurer la liberté et la facilité des mouvemens du commerce; ils exercent une surveillance assidue sur tout ce qui pourrait compromettre l'entretien et la conservation des quais, cales, bassins, jetées, écluses, havres et en général de tous les établissemens maritimes.

Ils assistent au lancement des bâtimens de commerce; ils font sonder, suivant l'exigence des localités et autant de fois qu'il est nécessaire, l'embouchure des rivières navigables, près desquelles ils sont placés; ils maintiennent la police parmi les pilotes la-

maneurs, les dragueurs, gabariers et autres dont le service serait nécessaire, et ils assignent entre eux les tours de service.

Ils dressent procès verbal des contraventions et délits, en ce qui concerne leurs diverses attributions, et poursuivent l'application des peines portées par les lois devant les autorités compétentes.

II. Le traitement des officiers de port et l'entretien des ports de commerce, furent l'occasion de l'établissement d'un droit particulier sur l'entrée des navires (1); il fut nommé *demi-droit de tonnage*, parce qu'il est en général, de la moitié en sus d'un impôt sur la navigation appelé le droit de tonnage dont je parlerai ailleurs (2).

Dans son origine, ce demi-droit fut déclaré exclusivement affecté aux dépenses d'entretien et réparations des ports; et par une spécialité très-précise, il fut ordonné de tenir un état du produit de la contribution de *chaque port*, ce produit devant être employé au profit du port dans lequel il sera perçu.

Cette promesse spécieuse n'a pas été remplie et ne pouvait l'être. Dans beaucoup de localités, le droit était insuffisant, incapable de pourvoir à l'entretien; dans d'autres, il surabondait.

Au bout de quelques années, un décret (3) (omis au Bulletin des lois) ordonna de réunir dans la caisse de chaque receveur général, le produit du droit dans tous les ports du département entier *pour être em-*

(1) Titre III de la loi du 14 floréal an X.

(2) Ci-après, sect. II, chap. III, § IV.

(3) Du 17 janvier 1806; il fut accompagné d'une circulaire du directeur général des Ponts et Chaussées.

ployé à leur profit et reparti d'après leurs besoins ; ce qui créa une spécialité, non plus locale par chaque port, mais départementale.

Mais les fonds de chaque caisse venaient se réunir au trésor, et l'on ne balança pas à les considérer comme une masse commune. Un décret (1), toujours de ceux qui ne sont pas publiés, préleva sur le tout 10,000 fr. pour servir de première base à un fonds de retraite pour les officiers de port.

Au budget de 1814, les produits du demi-droit de tonnage furent portés en recette dans les revenus généraux des finances de l'État, et les frais de l'entretien des ports, y compris les traitemens des officiers, furent de même compris dans le budget des Ponts et Chaussées, auquel l'État fait une seule allocation en masse sur les fonds généraux ; par là, non seulement toute spécialité a été détruite, mais il ne subsiste plus aucune relation entre l'entretien des ports et la perception du demi-tonnage dont il avait été l'origine. C'est un revenu de l'Etat comme tout autre impôt, et il n'y a aucun motif de ne pas cumuler désormais le tonnage et le demi-tonnage ; ils n'ont plus rien de distinct dans leurs destinations.

III. L'insuffisance du demi-tonnage, supposé droit local et spécial, avait été prévue dès l'établissement relativement à la dépense qu'exigeaient certains ports. On accrut ce revenu dans ces localités par une imposition particulière et supplémentaire ; ainsi, en premier lieu (2), on établit un droit d'un franc par chaque

(1) Du 10 novembre 1807.

(2) Loi du 13 floréal an XI.

muid de vin, et de trois francs par chaque muid d'eau-de-vie chargés dans le port de Cette, « pour le montant » en être versé avec celui du demi-droit de tonnage et » employé exclusivement aux dépenses de l'entre-» tien, réparations et améliorations du port de Cette ».

La loi autorisa cette perception pour cinq années; elle fut continuée pour cinq autres ans (1), et étendue aux autres ports du golfe de Lyon, depuis les bouches du Rhône jusqu'aux Pyrénées; les produits durent former une masse commune, applicable aux besoins de chacun d'eux. Le terme de la perception étant arrivé en 1813, on ne l'a point prorogé. Le port de Cette exigerait de grandes et urgentes réparations; mais l'impôt sur une denrée d'exportation, dont la sortie est déjà atteinte par un droit de douane, objet de beaucoup de réclamations, a paru une mauvaise ressource qu'on a abandonnée.

Les autres impositions locales, établies pour plusieurs ports en même temps que pour celui de Cette (2), indiquent que tel était alors l'esprit de l'administration; elle voulait pourvoir à l'entretien de chacun, par ces perceptions spéciales. Sans parler des taxes décrétées dans ce système pour des villes qui depuis sont devenues étrangères, c'est de la même époque que date (3) un droit sur les navires admis dans les *bassins à flot* du port du Havre, étendu en-

---

(1) Loi du 21 novembre 1808.

(2) Il y a dans le port de Marseille des taxes spéciales, mais limitées à certains arrivages : elles servent en partie à la même destination; mais elles ont une autre origine. Nous avons à en parler ailleurs. (*Voyez* ci-après sect. II, chap. VII, § II.)

(3) Loi du 12 floréal an XI.

suite (1) aux *bassins non à flot*, lesquelles impositions existent toujours (2).

Le produit fut pareillement déclaré destiné aux *dépenses de réparations et entretien;* mais les deniers qui en proviennent ayant dû suivre le sort du demi-tonnage, c'est encore dans la masse des revenus de l'État que cette perception se confond, sauf à tenir un compte moral, si l'on peut s'exprimer ainsi, de ce que cette contribution rapporte, afin d'y avoir égard, en réglant la répartition des fonds généraux à employer au Havre.

IV. Cependant, une séparation temporaire a lieu en ce moment à raison d'un traité dont il n'y avait pas encore d'exemple. Les bassins du Havre avaient besoin de travaux du plus grand intérêt, qui devaient coûter 3 millions à dépenser en trois ans. En 1818, et en vertu d'une loi (3), le gouvernement prit l'engagement de consacrer à ces travaux la totalité des droits de navigation qui se perçoivent dans le port du Havre, estimée, pour les trois ans, à 1,050,000 fr.

---

(1) Loi du 25 mars 1806.

(2) Bassins à flot : Bâtimens étrangers. . . . . 75 c. par tonn.
— — français. 30
— — de petit cabotage. 15

et la moitié respectivement dans les bassins non à flot. Les navires de quarante tonneaux et au-dessous sont dispensés de cette dernière condition.

La taxe ci-dessus est pour un mois; le moindre séjour compte pour le demi-mois. Passé les deux premiers, elle est réduite de moitié pour les troisième et quatrième mois de séjour, et d'un quart pour les suivans.

Il y a pour les bassins à flot de la Rochelle, une taxe en tout semblable à celle des bassins du Havre; loi du 22 février 1810.

(3) Du 13 mars 1818.

Des souscripteurs zélés s'engagèrent à fournir les 1,950,000 francs qui manquaient pour compléter la somme à dépenser; et, pour leur remboursement, les mêmes droits de navigation leur furent affectés d'avance, à partir du temps où, après les trois années, leur produit ne sera plus nécessaire à la formation des 3 millions. Les rentrées doivent être versées directement de la caisse de la douane dans celle des souscripteurs, jusqu'à leur entier remboursement en capital et en intérêts, à raison de 4 pour 100 l'an. A ce faible intérêt, on a cru devoir ajouter une prime en leur faveur, laquelle sera en tout de 520 mille francs (1). Elle est fournie par 120 mille francs de dons volontaires, par 200 mille francs que la commune du Havre prend à sa charge, et enfin par 200 mille francs à lever en supplément au droit de tonnage, à raison de 50 centimes par tonneau sur les navires qui entreront dans le port, sans distinction de pavillon; ce nouveau droit commence au 1er janvier 1821; il cessera d'être perçu aussitôt qu'il aura rendu les 200 mille francs pour lequel il a été compté dans ces arrangemens. Il y aura donc temporairement à payer, dans le port du Havre, les droits de tonnage, de demi-tonnage, de supplément de 50 centimes par tonneau, et la taxe des bassins, plus un droit de magasin de sauvetage dont nous allons parler.

V. Par une salutaire prévoyance, on organise, dans chaque port, et autant qu'il est possible, des secours pour les bâtimens en péril ou naufragés : c'est particulièrement l'objet des magasins de sauve-

(1) C'est à peu près $\frac{7}{8}$ pour cent par an qui sont ajoutés aux quatre pour cent d'intérêt.

tage. On appelle de ce nom un dépôt de câbles, d'ancres, et d'autres engins rassemblés sous la direction des officiers de port, pour être portés au premier besoin aux navires en danger. Le Havre a eu d'abord un magasin de cette espèce, ou plutôt c'est le premier dont la législation actuelle se soit occupée. Pour subvenir à sa dépense, une imposition séparée a été établie (1) sur les navires entrant dans le port; elle est de 10 centimes par tonneaux pour les bâtimens étrangers sans distinction, de 5 centimes sur les navires français venant des voyages de long cours, et de 2 et demi quand ils reviennent du grand cabotage : les bâtimens français faisant le petit cabotage sont exempts. La chambre de commerce du Havre fut chargée de cette manutention, pour en rendre compte, à chaque exercice, au préfet du département, et par lui au Ministre de l'intérieur. L'imposition relative étant nommément comprise parmi celles qu'on a affectées ensemble aux prêteurs d'argent pour les travaux, c'est un indice que celle-ci, pas plus que les autres, n'est restée tenue à part pour l'emploi spécial; et les sommes nécessaires pour le magasin de sauvetage sont sans doute accordées, comme pour les autres dépenses du port, sur le budget des Ponts et Chaussées.

En établissant le magasin de sauvetage du Havre, la loi (2) autorisa le gouvernement à former, par des règlemens d'administration publique, des établissemens semblables, sur les mêmes bases et par les mêmes moyens, dans les autres ports où il le jugerait

(1) Loi du 16 septembre 1807, art. 58. 59. 60.

(2) *Idem*, art. 61.

Digitized by Google

utile; un décret (1) rétablit en conséquence l'*ancien magasin* de sauvetage de Quillebœuf, à l'embouchure de la Seine, pour secourir les navires descendant ou remontant le fleuve. C'est à la chambre de Rouen que l'administration en fut confiée. Le tarif porta jusqu'à 15 centimes par tonneau la taxe des bâtimens étrangers; mais l'entrée et la sortie de la rivière ne comptent que pour un seul voyage.

Il n'a pas été publié de règlemens d'administration publique pour l'établissement d'autres établissemens de cette nature (2).

VI. L'institution des pilotes-lamaneurs (3) est également destinée à porter des secours aux bâtimens en péril, et même à prévenir les accidens; car, en France du moins, les capitaines sont *soumis* à accepter les services du pilote pour l'entrée et la sortie des ports. S'ils s'y refusaient, ils n'en devraient pas moins payer le salaire du pilotage, suivant le tarif du lieu, et, en outre, ils seraient responsables de tout événement; il n'y a d'exempt de cette charge,

---

(1) Du 3 mai 1810.

(2) A Gênes, où l'on craint beaucoup les impositions permanentes, et celles que tout le monde doit supporter sans savoir sur qui tomberont les chances auxquelles elles sont rattachées, on avait un magasin de sauvetage établi sur un principe tout différent. Le navire qui n'y a pas recours ne contribue point; mais celui qui est secouru, est obligé d'acheter du magasin le câble ou l'ancre qu'on lui a prêté : de cet argent, on en achète un autre pour le besoin à venir. Un entrepreneur fait volontiers l'avance des premières fournitures, qu'il puise dans ses propres magasins, ce mode lui en promettant le débit de jour en jour. Quoique ce régime s'écartât beaucoup des règles dont on vient de parler, pendant la réunion, on fut autorisé à le conserver.

(3) Décret du 12 décembre 1806.

Digitized by Google

qui pour être mise à bonne fin n'en est pas moins un impôt, que les maîtres au grand cabotage commandant des navires français au-dessous de quatre-vingts tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port, et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières; ceux-là même ne peuvent se dispenser de prendre des pilotes, si leurs propriétaires l'ont exigé dans leurs instructions. A défaut, ils peuvent être poursuivis pour toute avarie ou tout accident occasioné par leur refus.

Le nombre des pilotes côtiers ou lamaneurs est fixé, pour chaque port, par le Ministre de la marine. Ce sont des hommes de choix, âgés de vingt-quatre ans au moins, ayant six ans de navigation, dont deux campagnes de trois mois au service de l'Etat; ils sont soigneusement examinés, avant leur admission, sur les connaissances locales propres à leurs fonctions. Les chambres de commerce les désignent; l'administration maritime les propose; le Ministre leur fait expédier une lettre d'admission. Tant qu'ils exercent, ils sont dispensés de toute levée pour le service de la marine.

Suivant les lieux, ils peuvent être disposés en plusieurs stations; ainsi, à l'entrée des rivières, ils se relèvent d'une place à l'autre, à bord du navire qu'ils pilotent. Dans leur station, ils servent à tour de rôle avec leurs chaloupes; le premier à marcher doit être toujours prêt au signal du navire qui se présente. Une fois à bord, c'est à lui de diriger la manœuvre; il en répond, et si le bâtiment fait naufrage, il doit subir jugement comme un capitaine de vaisseau qui a perdu son navire. La présence du pilote couvre la responsabilité du capitaine en cas d'ac-

Digitized by Google

cident; celui-ci est tenu seulement de déclarer exactement combien son navire tire d'eau, et de manifester les circonstances de sa navigation qui peuvent avoir des conséquences dans les manœuvres.

Lorsqu'on voit un bâtiment en danger, le pilote doit lui porter secours sans attendre de signal; il serait puni d'interdiction et d'emprisonnement, même de peine plus grave, le cas y échéant, s'il avait manqué à ce devoir, ou s'il avait refusé de marcher quand il en est requis.

Le salaire des pilotes est réglé par un tarif dressé dans chaque port par l'administration maritime et par le tribunal de commerce, et soumis par le Ministre de la marine, à l'approbation du gouvernement en conseil d'état (1). En cas de tempête et de service extraordinaire, le tribunal de commerce a le droit d'allouer au pilote une indemnité proportionnée au travail et aux dangers courus; si, dans un gros temps, sa chaloupe éprouve, en abordant le

(1) Je ne pense pas que le Ministre proposât aujourd'hui à S. M. de rendre une ordonnance pour l'homologation d'un règlement aussi local et aussi spécial dans son objet. Plusieurs de ces sortes d'approbations, réservées par les décrets au chef du gouvernement, se donnent aujourd'hui par des décisions ministérielles.

Le Conseil d'État, et pas plus l'ancien que le nouveau, ne pouvait guère non plus se bien connaître à la juste fixation des salaires du pilote qui fait entrer un bâtiment à Agde, au Cap-Breton ou à Paimpol. Il est très-bon que nul ne soit astreint à payer arbitrairement la moindre chose; mais il ne faudrait pas que la règle à suivre, pour de semblables services, ne pût se débattre qu'à Paris dans le sein du Conseil d'État, et avec l'intervention de la puissance royale elle-même, à moins qu'il n'y eût réclamation contre la partialité et l'abus d'autorité des magistrats locaux, auquel cas il faut donner tout accès à ceux qui se croient opprimés.

Digitized by Google

navire, des avaries ou se perd, le dommage en est aux frais du navire et de sa cargaison. Mais toute promesse faite pendant le péril est nulle; quant aux salaires ordinaires, le pilote n'en peut recevoir de plus forts que ceux du tarif, à peine de restitution du tout, et d'interdiction à perpétuité en cas de récidive.

VII. Il ne faut pas terminer ce chapitre sans parler d'une loi générale et permanente qui affecte la condition des gens de mer, et qui a beaucoup d'influence sur la composition des équipages des vaisseaux de commerce, je veux parler des *classes*. Tout citoyen français, exerçant les professions maritimes, est obligé au service public sur mer ou dans les arsenaux; à cet effet, ils sont classés et dès lors dispensés de tout autre service (1).

La diversité des travaux d'un arsenal, et de ceux dont, même à bord des vaisseaux, on a besoin pour l'entretien des agrès, ne bornent pas cet appel aux marins proprement dits; il s'étend aux pêcheurs, bateliers dans les ports, rades, rivières, jusqu'à l'endroit où les bâtimens de mer peuvent remonter, aux charpentiers, perceurs, poulieurs, calfats, voiliers, cordiers et tonneliers établis dans les ports, villes et lieux maritimes. Les hommes dont on a besoin sont appelés à tour de rôle par réquisition, par les soins d'un syndic des gens de mer pris dans leur sein, et chargé de faire exécuter les ordres de l'administration de la marine. Ce n'est que dans l'intervalle des réquisitions, que les individus classés peuvent s'embarquer sur les bâtimens de commerce.

(1) Loi du 7 janvier 1791. C'est le renouvellement des anciennes Ordonnances.

Nous verrons qu'en temps de guerre on ne peut prendre parmi eux qu'une faible portion des équipages de corsaire.

Dans le service de l'armée de terre, on tire au sort sur tous les citoyens, le nombre comparativement petit en temps ordinaire, des soldats dont on a besoin; en les arrachant à d'autres métiers, on se hâte d'y rendre, en les libérant, ceux que le sort ne désigne pas. Mais envers les marins, en disposant d'eux, on ne croit pas interrompre leur profession accoutumée; on ne craint point de les tenir sans cesse sous la loi de la réquisition; et de plus leur nombre, quoique considérable, ne surpasse pas le besoin dans une proportion semblable à celle des hommes qui concourent au recrutement de l'armée. On ne peut douter cependant que ce ne soit un impôt fort pesant. Quand il serait indifférent pour le marin de naviguer pour le service public, et pour la guerre ou pour le commerce, c'est le commerce qui supporte les inconvéniens, par la concurrence qu'il éprouve dans le choix de ses équipages, concurrence qui, dans certains momens, va jusqu'à une grande difficulté de les compléter. Mais tout le monde sait qu'en Angleterre, c'est une rigueur bien plus grande. On *presse*, c'est-à-dire on lève par force les hommes dont on a besoin, sans distinction ni tour de rôle, et partout où l'on en rencontre.

La soumission à servir sur les vaisseaux de l'État, commune à tous les marins, a conduit à ne donner les grades d'officiers dans les équipages des navires marchands, qu'à ceux qui ont effectivement fait ce service pendant un certain espace de temps; on suppose qu'ils n'ont pu acquérir les connaissances et la pra-

tique nécessaires qu'à cette école. Nous trouverons plus loin que les armateurs ne sont pas tout-à-fait de cet avis.

CHAPITRE III.

Des Navires, de leur Construction et de leur Propriété.

ARGUMENT. — 1. Construction des Bâtimens de mer; — 2. Compétence sur les contestations; — 3. Priviléges des Fournisseurs; — 4. Privilége national des constructions françaises; — 5. Vente des Bâtimens à l'étranger; — 6. Sociétés pour la construction et l'armement; — 7. Francisation. — 8. Vente volontaire; — 9. Effet de la vente par autorité de justice; — 10. La vente aux enchères par courtier est-elle réputée vente par autorité de justice? — 11. Ordre des Priviléges; — 12. Formalités imposées pour la conservation des Priviléges; — 13. Saisies; — 14. Poursuite et Vente; — 15. Demandes en distraction; — 16. Distribution du prix; — 17. Licitation et Droit de la majorité entre copropriétaires.

I. Les bâtimens de mer ont divers noms, suivant leur forme et leur portée; la loi qui les comprend indistinctement dans ses dispositions, les appelle du nom générique de *navires*, à quoi elle ajoute tout de suite (1), *et autres bâtimens de mer*, pour marquer qu'elle n'en exclut aucun. Le nom de vaisseau qu'elle emploie aussi (2) est également générique.

La construction des bâtimens de mer donne lieu, entre les propriétaires et les constructeurs, fournisseurs, charpentiers et autres ouvriers, à des contrats semblables à ceux qui se font avec les entrepre-

(1) *C. de Com.* 190.
(2) *Idem*, 350. 351. 356.

Digitized by Google

neurs, architectes et maçons, pour la bâtisse des maisons. Tantôt on traite à forfait sur devis pour la construction entière ; tantôt le propriétaire commande séparément chaque genre d'ouvrage ; souvent le constructeur fabrique pour son compte, et vend le navire tout construit.

II. La compétence appartient au tribunal de commerce pour les contestations sur *toute entreprise* de construction, sur tout *achat*, *vente et revente* de navires, d'agrès, apparaux et avitaillement (1). On peut observer sur ce texte, 1° qu'on y parle de l'*achat* comme de la *vente*; car on suivait de meilleurs modèles qu'en règlant le commerce de terre, et l'on n'a pas fait l'omission que nous avons remarquée dans les dispositions correspondantes, sur la compétence relativement aux *ventes* de marchandises ; 2° on n'y parle que des *entreprises* de construction, ce qui semble laisser la compétence entre l'entrepreneur et ses ouvriers sous la même règle, et si l'on veut, sous la même incertitude qu'entre les manufacturiers et les ouvriers de leurs fabriques.

III. Les fournisseurs et ouvriers employés à la construction ont *privilége* sur le navire pour les sommes qui leur sont dues, *tant qu'il n'a pas fait de voyage ;* ce privilége est commun au vendeur (2).

Si pourtant le propriétaire a traité avec un entrepreneur, et les ouvriers et fournisseurs avec celui-ci seulement, leur privilége sur le navire ne s'entend que jusqu'à la concurrence de ce que le propriétaire devrait à l'entrepreneur, car s'il l'a payé, n'ayant

(1) *C. de Com.* 633.
(2) *Idem*, 191.

pas commandé directement à ceux qui ont fourni ou travaillé, il ne saurait payer deux fois (1).

Indépendamment de ce que ce privilége s'éteint par le voyage du navire, il y a prescription un an après la livraison ou la réception des ouvrages, sur toute action pour fournitures de bois et autres matériaux pour la construction, ainsi que pour salaire d'ouvriers ou pour ouvrages faits ; mais la prescription n'a pas lieu s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire (2).

IV. Les bâtimens construits en France ou dans les colonies françaises sont seuls susceptibles de porter le pavillon français ; il n'y a d'exception que pour les navires confisqués par justice ou déclarés de bonne prise (3), ou pour les bâtimens étrangers jetés sur la côte de France, relevés et vendus, quand l'acquéreur français justifie d'y avoir ajouté en réparations, une somme quadruple du prix d'achat (4).

---

(1) *C. Civ.* 1798.

(2) *C. de Com.* 433. 434.

(3) Loi du 21 septembre 1793, art. 2. Il y a une autre exception temporaire pour les bâtimens destinés à la pêche de la baleine. (*Voyez* ci-après sect. II, chap. IX.)

(4) Loi du 27 vendémiaire an II, art. 2. Le montant des réparations doit être constaté par trois experts nommés par le tribunal de Commerce, par l'administration de la Marine et par celle de la Douane. On s'est plaint souvent que dans les colonies on ait quelquefois abusé de ces dernières dispositions pour naturaliser des vaisseaux de construction étrangère volontairement achetés, ou n'ayant peut-être qu'une simulation de propriété française. Le gouvernement tient la main à la répression de cet abus, d'autant plus fâcheux aux armateurs français, qu'au moment de charger en retour pour la France dans les ports des Colonies ou des établissemens de l'Inde, ils trouvent des concurrens inattendus, et quelquefois manquent de cargaison de retour.

V. Ci-devant il était défendu de vendre aux étrangers des navires construits en France, et le propriétaire qui fait sortir sou navire doit encore passer une soumission de le représenter (1); mais l'exportation des navires est maintenant permise, moyennant un droit de deux francs par tonneau de mer (2); ainsi, le navire expédié avec l'intention de le ramener peut se vendre pendant le voyage, et la soumission du propriétaire se borne à l'obligation de payer le droit.

VI. Les constructions et armemens de navire se font fréquemment en société par actions : c'est une commandite et même une sorte de société anonime; car la responsabilité du propriétaire y finit en abandonnant le navire et les droits qui peuvent y être attachés (3).

Le consulat de la mer et les autres anciens règlemens entrent dans beaucoup de détails sur ces sociétés, sur l'obligation de fournir aux appels dont la mise proportionnelle de chacun est susceptible; sur ce qui arrive, si le titulaire a excédé en construisant les dimensions convenues, et demande à ses associés plus d'argent qu'ils n'avaient compté en exposer; le Code a laissé ces accidens sous les règles générales (4).

(1) Loi du 27 vendémiaire, an 11, art. 11.

(2) Loi du 21 avril 1818, art. 2.

(3) *C. de Com.* 216.

(4) En Italie, un grand nombre de bâtimens sont construits par actions. Dans quelques lieux de la rivière de Gênes, de temps immémorial, quiconque annonce la construction d'un navire est tenu de recevoir pour actionnaires tous ceux qui se présentent; et cette faculté réciproque a lié tout le pays dans des intérêts communs. On ouvre aussi pour chaque bâtiment une seconde souscription;

VII. Quand un bâtiment est construit, pour être mis en état de prendre la mer, il doit être déclaré au bureau des douanes du port où il a été fabriqué; il y est enregistré et numéroté, après que sa mesure a été constatée (1). Comme c'est par un enregistre-

celle-ci a pour but de lui fournir une dotation, appelée la *Colonne*, avec laquelle le capitaine est autorisé à négocier pour le compte des bailleurs de fonds, lorsqu'il ne trouve pas à noliser le bâtiment à des conditions avantageuses. Au retour, il rend compte à la double société, ou plutôt à la triple, car l'équipage voyage *à la part*; c'est-à-dire, qu'il n'a de salaire assuré que la nourriture, et qu'il est associé au profit du voyage. On se règle d'abord avec les actionnaires de la *Colonne*; ils se partagent le profit, déduction faite de la part qui en est attribuée au bâtiment, en représentation du fret. Ce profit, et celui des nolis qu'on a pu gagner, sont partagés entre les actionnaires du navire et l'équipage; et enfin, la part de celui-ci, équivalent de son salaire, est l'objet d'une sous-répartition, les parts fixées selon les grades. Il est assez fréquent qu'une action sans mise de fonds soit attribuée à la Madonne.

(1) La contenance des navires se mesure en France par tonneau de mer; c'est un *espace* qui doit correspondre à 1000 kilogrammes *en poids*. Ce seul énoncé indique une confusion dans l'idée vulgaire qu'on pourrait se faire du tonneau; car chacun voit que 1000 kilogrammes de coton ne peuvent entrer dans l'espace qui suffit pour contenir 1000 kilogrammes de plomb. Aussi le port en tonneaux, tel qu'il est attribué à un navire, est-il seulement pour l'administration; quand le commerce affrète, il distingue très-bien le tonneau en telle ou telle deurée.

Nous allons rechercher les élémens du tonnage.

On peut toujours marquer, ou supposer sur un bâtiment, deux lignes parallèles horizontales; l'une est celle qui se trouve au niveau de l'eau, quand le navire y est plongé entièrement vide; l'autre est celle jusqu'à laquelle il s'est enfoncé quand il a reçu sa charge convenable; de telle manière, que, moins chargé, il serait le jouet des vents et des vagues, et plus chargé, il ne marcherait pas et courrait risque d'être submergé. Ces deux lignes se nomment de *flottaison lège* et de *flottaison en charge*. Le port du navire est le poids qui l'a fait descendre du niveau d'une de ces lignes à celui de l'autre,

ment semblable que les bâtimens étrangers sont naturalisés dans le petit nombre de cas où ils peuvent

---

et ce poids est égal à celui du volume d'eau de mer qui a été déplacé. Si l'on suppose cette tranche de la capacité du vaisseau, divisée en mètres cubes, chaque mètre sera un tonneau de capacité : or, un mètre cube d'eau distillée pèse 1000 kilogrammes, et voilà pourquoi l'on dit que c'est le poids d'un tonneau ; mais l'eau de mer étant à l'eau distillée comme 1,0263 est à 1, le mètre cube ou tonneau ne répond réellement qu'à 974 kilogrammes $\frac{4}{10}$ d'eau de mer.

On cherche depuis long-temps des méthodes pratiques pour appliquer facilement ce principe ; mais les opérations sont difficiles, surtout pour mesurer le vaisseau hors du chantier et déjà chargé. Enfin, en combinant ses dimensions, il est presque impossible de ranger sous une formule unique les mesures des navires de toutes les formes, puisque leur coupe, plus arrondie sur la quille, ou plus aiguë, emporte une différence très-considérable dans la capacité.

Il est une autre observation à faire : on peut compter les tonneaux sur la capacité totale, et c'est ainsi que le fait l'administration de la Marine ; mais le commerce, et la Douane avec lui, ne les calculent que sur l'espace disponible pour lequel un bâtiment peut être frété, une fois mâté, gréé, équipé, et ayant ses vivres à bord. Or, la réduction du tonnage réel, en tonnage d'affrétement, ou d'arrimage, n'a aucune base très-certaine. En ce moment l'administration de la Marine et celle de la Douane se servent des mêmes élémens de calcul ; mais la première prend les mesures de dehors en dehors, et l'autre de dedans en dedans. On observe que la différence des jaugeages obtenue par ces deux méthodes est à peu près ce qu'il convient d'attribuer au poids de l'armement et de l'équipement d'un bâtiment de commerce. Selon d'autres observations, il faudrait 1 mètre $\frac{7}{10}$ cube de la capacité totale pour donner un mètre d'arrimage. (*Voyez*, dans les *Annales maritimes*, août et septembre 1819, page 662, un *Mémoire* de M. Daviel.)

En attendant qu'une règle meilleure soit établie, on continue à se servir, conformément à la loi du 12 nivose an 11, d'une formule réputée approximative ; on mesure, *avec l'ancien pied de Roi*, la longueur moyenne du vaisseau, sa plus grande hauteur, sa plus grande largeur : on divise ce cube par 94 ; le quotient donne le

l'être, suivant ce que nous avons dit, cette formalité a reçu le nom un peu barbare de *francisation*. C'est en inscrivant ainsi les navires, sur la déclaration des propriétaires, que l'on constate que ceux-ci sont français, et qu'ils n'ont point de cointéressés étrangers dans cette propriété. Les Français non règnicoles, quoique conservant leurs droits civils, ne peuvent avoir intérêt dans un navire français qu'autant qu'ils sont membres d'un établissement de commerce fixé dans le royaume. Nous verrons comment les équipages doivent être français.

La vente partielle du navire s'inscrit au dos de l'acte de francisation ; en cas de vente totale, le nouveau propriétaire fait à la douane une soumission semblable à celle qui avait été imposée à son vendeur ; celui-ci est déchargé, et le transfert étant ainsi opéré, un nouvel acte de francisation est délivré sous le nom du propriétaire subrogé ; en changeant de propriétaire, l'inscription du navire peut passer de la matricule d'un port à celle d'un autre.

VIII. La vente volontaire d'un navire se fait par

---

nombre de tonneaux. Ce diviseur a été choisi anciennement, d'après le résultat moyen d'expériences faites sur 500 ou 600 navires de formes diverses. Il est remarquable que le diviseur 94 est aussi employé par les Anglais ; mais quoique leur pied soit plus court que le nôtre, et que par conséquent notre tonneau soit plus fort que le leur, on croit communément que notre diviseur est sensiblement trop faible.

On trouve dans tous les ports de mer, où la mesure par tonneau est usitée, des tarifs qui indiquent quel poids de chaque marchandises forme un tonneau de fret ; c'est sur le rapport de la pesanteur spécifique de chaque article à celle de l'eau, que ces tableaux sont formés.

Digitized by Google

écrit ; le Code admet, comme l'acte public, la signature privée (1); mais la loi spéciale des douanes (2) exige pour la francisation, que l'acte de vente soit passé devant un officier public (3); l'enregistrement est borné à un droit fixe d'un franc (4). La vente peut se faire indifféremment, le vaisseau étant en voyage ou dans le port (5).

Les navires sont meubles, et cependant ils sont affectés aux dettes du vendeur (6); c'est une dérogation très-formelle au principe que les *meubles n'ont point de suite;* les meubles de toute autre espèce, sortis des mains de celui qui les possédait, ne garantissent plus ses créanciers. Mais on a pu faire cette exception pour un vaisseau dont l'importance est souvent égale à celle d'un immeuble, et qui, quoique mobile, présente autant de certitude d'identité et presque autant de prise qu'une maison.

De ce que les créanciers peuvent suivre le navire entre les mains de celui à qui leur débiteur l'a vendu, il s'est fait une autre dérogation au droit ordinaire.

---

(1) *C. de Com.* 195.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II. art. 18.

(3) Une décision ministérielle, du 15 ventose an XII, accepte pour tels les courtiers en cette partie.

(4) Loi du 21 avril 1818. art. 64.

(5) *C. de Com.* 196. L'ordonnance, liv. II, tit. 10, art. 3, disait *la vente en voyage ou sous seing privé.* VALIN remarque que cette alternative est une erreur évidente ; il y avait eu probablement des mots passés dans le texte : on aura voulu dire la vente en voyage, qu'elle soit faite par acte public ou sous seing privé.

(6) Loi du 21 avril 1818, art. 190. On a jugé que les bateaux de blanchisseuses sur les rivières étaient meubles également. Cour de Paris, 4 frimaire an XII. S. 4. 2. 738.

La possession ne peut valoir titre, puisqu'elle ne saurait être légitime que les dettes ne soient purgées.

Aussi la vente volontaire du navire en voyage ne peut préjudicier aux créanciers ; le prix continue à être leur gage, et ils peuvent même attaquer la vente pour cause de fraude, s'ils le jugent à propos (1).

Si la vente volontaire est faite pendant que le vaisseau est dans le port, il n'est dégagé de son affectation aux dettes de l'ancien propriétaire, qu'après qu'il a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, sans opposition des créanciers du vendeur (2). Le départ d'un navire est un fait assez visible pour que la loi ait pu l'adopter comme une présomption de droit, absolue contre ceux qui avaient intérêt à retenir ce gage et qui l'ont abandonné; il a fallu cependant empêcher l'abus et la connivence, et déterminer quel voyage serait suffisant pour cette libération. La loi exige que le départ, l'arrivée dans un autre port et trente jours d'absence soient constatés ; si le navire est revenu au port du départ au lieu d'aller finir son voyage ailleurs, il faut un intervalle de soixante jours pour constituer le voyage; enfin, la libération a lieu après soixante jours d'absence, si le navire est parti pour un voyage de long cours (3).

IX. Quand il y a vente par autorité de justice, le prix est réservé aux créanciers à concurrence ; et, au moyen de cela, l'adjudicataire est en possession complète, sans que le vaisseau ait fait de voyage (4).

---

(1) *C. de Com.* 196.

(2) *Id.* 193.

(3) *Id.* 194. Cette fixation du voyage suffisant pour la libération du navire, manquait dans l'ordonnance.

(4) *Idem.* 193, qui renvoie au titre 2, art. 197 et suivans.

X. Le Code le dit ainsi pour la vente en justice faite dans certaines formes, et les dispositions auxquelles il renvoie ne prévoient que la vente sur saisie, en un mot, l'expropriation forcée ; il y a donc lieu de demander si la vente aux enchères par courtier, telle qu'elle a lieu aujourd'hui, purge les dettes avant que le navire ait voyagé. C'est une vente faite par autorité de justice, puisqu'elle ne peut avoir lieu sans être précédée d'une ordonnance du tribunal ; elle est d'ailleurs publique et accompagnée d'assez de précautions de notoriété, pour que les créanciers puissent conserver leurs droits ou faire opposition sur le prix ; néanmoins, je conseille à l'adjudicataire de ne point s'y fier, et de ne se regarder comme libre de recours qu'après qu'il aura fait voyager le vaisseau sous son nom. La lettre de la loi ne semble pas pour lui : la vente est volontaire; elle n'est pas faite dans les formes auxquelles la libération a été explicitement attachée; enfin elle est faite seulement avec la *permission* du juge et hors de ses yeux. La cause des créanciers est favorable, et les expressions de la loi seraient probablement prises à la rigueur.

XI. L'affectation à toutes les dettes du vendeur est générale; mais la loi en reconnaît de privilégiées qui doivent se payer de préférence et dans l'ordre suivant (1).

1° Les frais de justice, poursuite et adjudication; 2° les frais de garde jusqu'à la vente; 3° le loyer des magasins où l'on aurait déposé les agrès (il devrait, dans le droit commun, être privilégié spécialement sur les choses emmagasinées; mais ici on voit le privi-

(1) *C. de Com.* 191.

lége étendu sur tout le navire); 4° les autres frais d'entretien du navire et de ses apparaux.

Après cela, il faut distinguer le navire qui n'a pas encore voyagé, et alors placer 5° les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et aux ouvriers employés à la construction.

Relativement, au contraire, au navire qui a voyagé, il faut ajouter aux quatre premiers articles ci-dessus 5° les frais de pilotage pour l'entrée du navire, ceux de tonnage et autres accessoires au séjour dans le port; ces frais, intercalés après ceux de justice, s'entendent comme ceux de garde et d'entretien, privilégiés depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente. Il faut porter au 6° rang les gages et loyers du capitaine et de l'équipage pour le dernier voyage (1); 7° les sommes empruntées par le capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, ou le remboursement du prix des marchandises qu'il a prises sur sa cargaison pour le même objet; 8° les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ (2); 9° les sommes empruntées à la grosse sur le corps et les apparaux du navire, pour

(1) Quoique le fret soit aussi affecté aux loyers de l'équipage, VALIN remarque, sur le liv. 1er, tit. 14, art. 16 de l'ordonnance, qu'on ne peut point renvoyer ces créanciers sur cette portion de leur gage, avant de les admettre dans la distribution du prix du navire.

(2) Il y a quelque confusion dans cet endroit du Code; il se rapporte par la rédaction aux changes maritimes du dernier voyage, sans rien dire des sommes empruntées pour le voyage qu'on allait entreprendre, lesquelles cependant doivent être privilégiées; quand même la vente annullerait le contrat à la grosse, quant au risque, le capital n'en serait pas moins à restituer.

radoub, victuailles et équipement également avant le départ; 10° le montant des primes d'assurance sur le navire ou sur l'équipement dues pour le dernier voyage (il faudrait y joindre, ou même porter à l'un des numéros précédens, la portion de la prime qui reste due aux assureurs quand l'assurance est annulée, s'il en avait été fait une pour le voyage à entreprendre que la vente interrompt); enfin, 11° les dommages-intérêts dus à ceux qui, ayant chargé des marchandises, ne les retrouveraient pas ou les recevraient endommagées par la faute du capitaine. C'est après tous ces priviléges que les autres dettes sont payables si le prix est suffisant.

Il est dit que les divers créanciers de même rang concourent entre eux au marc le franc; il y a dans cette rédaction une difficulté relative aux contrats à la grosse. (Voyez ci-après chap. XVI, § 5.)

XII. On a cru devoir imposer des formes de publicité aux titres de créance pour que le privilége soit valable et se conserve. Les frais de justice se constatent par leur liquidation légale; les droits publics par les quittances des receveurs; les frais de conservation par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce; les gages et loyers, par les rôles de l'administration de la marine; les sommes empruntées en voyage par des états signés du capitaine et appuyés par les procès verbaux signés des principaux de l'équipage, attestant la nécessité des emprunts; la vente du navire par un acte ayant date certaine, les fournitures par des mémoires ou états visés par le capitaine, arrêtés par l'armateur et déposés au tribunal de commerce au plus tard dans les dix jours du départ du navire; les sommes empruntées à la grosse par les

titres déposés de même dans les dix jours de la date; les assurances par les polices ou les extraits des livres des courtiers; les indemnités dues aux affréteurs ou chargeurs par les jugemens qui les ont réglées; à défaut de ces formalités, les dettes perdent leur privilége (1).

Ces précautions sont nouvelles, l'ordonnance n'en faisait aucune mention; on avait proposé d'y ajouter une sorte d'inscription commune, conforme à celle qu'on prend sur les immeubles à la conservation des hypothèques, et d'obliger le capitaine à en avoir toujours l'extrait sur son bord: on rejeta cette mesure; elle était inutile en route, puisque celui qui prête pour les besoins du voyage n'est primé que par les frais, et prime toute dette antérieure; que sur plusieurs prêts dans la même occasion, le gage appartient même au dernier de préférence; il n'a donc pas besoin de vérifier s'il y a des affectations antérieurement faites.

Les armateurs de Dunkerque et ceux de Bordeaux ont exposé que la règle imposée de donner connaissance au public des crédits qu'ils peuvent avoir à de-

(1) *C. de Com.* 192. EMERIGON, *Traité du Contrat à la grosse*, chap. XII, sect. 7, remarque que les privilèges du vendeur et des fournisseurs sont établis sur *le navire*, et que la faveur d'un privilége ne pouvant recevoir d'extension, il ne continue pas sur les *débris* du navire après le naufrage, débris dont en effet le Code dispose tout autrement, et encore moins sur les assurances que le propriétaire peut avoir faites par une précaution volontaire et spontanée; il remarque à ce sujet que VALIN penche pour l'avis contraire (sur l'art. 3 du tit. XII, liv. 1er), mais en rapportant lui-même un arrêt du parlement de Bordeaux, du 7 septembre 1758, qui débouta des créanciers-fournisseurs de leur demande en privilége sur les assurances qui se trouvaient faites sur le navire.

mander à leurs fournisseurs, est gênante et contraire au respect dû au secret des opérations mercantiles fondées sur la confiance, onéreuse par les frais qu'elle entraîne, inutile dès que toutes les natures de dettes, constatées par des voies diverses ne se trouvent pas réunies dans un même tableau. Ces objections ont quelque fondement; on ne peut nier cependant, qu'aussitôt qu'il n'y a pas simple crédit à la personne, mais affectation légale et spéciale sur un objet certain, il n'est pas contraire aux principes d'exiger que le public connaisse le rapport de la valeur de l'objet avec celle des dettes dont il est grevé.

XIII. Tout bâtiment de mer peut être saisi à la requête des créanciers (1); mais l'intérêt du commerce a exigé une exception. Le bâtiment prêt à mettre à la voile cesse d'être saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et en ce cas même, il est déchargé de la saisie s'il est donné caution (2). Le bâtiment est censé prêt à mettre à la voile quand il a ses expéditions, c'est-à-dire son rôle d'équipage, son congé et les *acquits* de douane relatifs à son chargement. Suivant l'ordonnance, les créanciers d'un des copropriétaires du bâtiment pouvaient saisir pour toute dette; et les autres intéressés, afin d'expédier le navire, étaient obligés de donner caution pour leur coactionnaire, sauf à faire assurer leur risque à ses frais. Dans le Code on a cru devoir restreindre la saisie sur le na-

(1) *C. de Com.* 197.

(2) *C. de Com.* 215. On a voulu appliquer cette disposition aux bateaux voyageant sur les rivières. La Cour de Cassation n'a pas décidé la question; mais suivant son arrêt, elle a paru mettre un grand doute à l'assimilation des navires et des bateaux de rivière. Arrêt du 25 octobre 1814. S. 15. 1. 107.

Digitized by Google

vire prêt à mettre à la voile, et l'obligation de donner caution pour le libérer, aux dettes faites pour le voyage qu'on va entreprendre.

Le Code semble ne parler que de *saisie-exécution*, de celle qui a lieu sans autre mandat de juge sur un titre authentique en forme *exécutoire* ; mais nous avons vu qu'en général, le président d'un tribunal a autorité pour permettre des *saisies arrêts* sans titre (1) ; qu'en particulier, le président du tribunal de commerce peut permettre la saisie-conservatoire en même temps que l'assignation de jour à jour et d'heure à heure ; qu'on peut même assigner ainsi sans ordonnance, dans les cas qui requièrent célérité, spécialement quand il s'agit de fournitures faites pour *des vaisseaux prêts à mettre à la voile* (2). Il n'y a nul doute, suivant l'esprit et la lettre de ces articles, que le tribunal de commerce ne puisse permettre de saisir sans titre et de retenir le bâtiment, tandis qu'on plaide sur la dette, si elle est de nature à réclamer payement ou caution avant le départ.

XIV. Quoi qu'il en soit, quand la dette est exécutoire, soit par le titre, soit par le jugement prononcé, la saisie exécution n'a lieu que vingt-quatre heures après le commandement de payer (3) : ce commandement est fait à la personne du propriétaire débiteur ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale ; mais il peut être fait au capitaine du navire, s'il s'agit d'une dette privilégiée sur le bâtiment (4) ; c'est le

(1) *C. de Proc. civ.* 558.
(2) *Idem.* 418.
(3) *C. de Com.* 198.
(4) *Id.* 199.

navire en ce cas qui est le débiteur direct, le capitaine en est le représentant pour les intérêts actifs et passifs.

Les vingt-quatre heures écoulées, l'huissier saisit et établit un gardien (1); son procès verbal énonce le titre en vertu duquel il agit, le nom du créancier poursuivant, l'élection de son domicile, tant au lieu où le navire se trouve qu'au siége du tribunal devant lequel il poursuivra la vente; il exprime le nom du bâtiment et le décrit, ainsi que les chaloupes, armes et autres effets saisis; il fait mention du nom du propriétaire et du capitaine.

Avec la copie du procès verbal, citation devant le tribunal doit être donnée au propriétaire, pour voir procéder à la vente; cette notification doit être faite dans les trois jours de la saisie, si le propriétaire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, sinon, les citations lui sont données à la personne du capitaine, ou en l'absence de celui-ci, au représentant à bord, soit du capitaine, soit du propriétaire : le délai de *trois jours*, dit le Code, est augmenté d'un jour par chaque fois deux myriamètres et demi de la distance de son domicile (2). Il me semble qu'il y a quelque erreur dans la rédaction de cet article. Quand le propriétaire est éloigné, il faut bien augmenter le délai auquel on l'assigne, mais non pas le délai dans lequel on doit lui signifier la citation, puisque c'est sur le navire présent qu'elle est donnée pour lui.

Le tribunal qui procède est le tribunal civil de l'arrondissement dans lequel on a saisi; nous avons bien vu que les tribunaux de commerce sont compétens pour connaître de toute affaire maritime, construction,

(1) *C. de Com.* 200.
(2) *Id.* 201.

achat, vente et revente de navires; mais on a supposé qu'en cela la loi n'entendait que la vente volontaire. La vente forcée est une *exécution*; or, a-t-on dit, les tribunaux de commerce ne connaissent pas même de l'exécution de leurs propres jugemens. Il est vrai que cette incompétence s'entend des contestations élevées sur l'exécution, et que l'autorité ne leur manque pas pour faire exécuter; il était fort utile au commerce et aux débiteurs comme aux créanciers, qu'une pareille vente fût faite devant des juges que l'on pouvait dire *à ce connaissant*; mais la raison qui a prévalu, c'est qu'il est dit, que, dans les affiches de la vente, doit être inscrit le nom de l'*avoué* poursuivant; comme que ce mot se soit glissé là, il a suffi pour faire conclure (1), par avis du conseil d'État, que les seuls tribunaux autorisés à vendre sont ceux qui ont des avoués, ce qui exclut les juges de commerce.

La vente est faite devant un juge commis d'office et aux enchères à l'extinction des feux (2); il est fait trois criées de huitaine en huitaine consécutivement, et après chacune, le juge reçoit les enchères: la première fois au jour indiqué par l'affiche, la seconde et la troisième aux jours fixés par ses ordonnances; à la troisième enchère, il adjuge sans autre formalité (3). Il peut cependant accorder une ou deux remises de huitaine chacune; elles sont publiées et affichées (4).

Les criées et publications des objets en vente se font à la bourse et dans la principale place du lieu où le

(1) Avis du Conseil d'État, approuvé le 17 mai 1809.
(2) *C. de Com.* 206.
(3) *Id.* 205. 206.
(4) *Id.* 206.

navire est amarré; l'avis en est inséré dans un des papiers publics du lieu où siége le tribunal; à défaut, dans un de ceux du département. Après chaque criée et dans les deux jours qui suivent, il est apposé des affiches au grand mât du bâtiment saisi, à la porte du tribunal, à la bourse et sur la place publique. Les publications et affiches doivent contenir les mêmes énonciations que le procès verbal de saisie, et en outre, le lieu où le navire est *gisant* ou *flottant*, le nom de l'*avoué* poursuivant, la première mise à prix et les jours d'audience auxquels les enchères seront reçues (1).

Ces formalités sont abrégées pour les barques, chaloupes et autres bâtimens du port de dix tonneaux et au-dessous; l'adjudication se fait à l'audience et non par-devant un juge commis. La publication a lieu sur le quai, pendant trois jours consécutifs; l'affiche est apposée au mât, ou à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, ainsi qu'à la porte du tribunal; et il n'y a pas d'autre délai necessaire que huit jours entre la saisie et la vente.

Les adjudicataires sont tenus de payer le prix dans les vingt-quatre heures ou de le déposer au greffe du tribunal de commerce, ce qui se fait sans frais (2); notez que c'est au tribunal de commerce que l'on dépose, et que c'est au tribunal civil que l'on vend et qu'on distribue les deniers; c'est bien là une raison de croire que dans la première idée, on ne se proposait pas d'ôter aux tribunaux de commerce la compétence de la vente. A défaut de payement, l'acquéreur est soumis à la contrainte par corps; en outre, le bâti-

(1) *C. de Com.* 203. 204.
(2) *Id.* 202.

ment est mis à la folle enchère et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique. La contrainte par corps subsiste pour le déficit, les dommages-intérêts et frais.

XV. Des agrès ou effets appartenant à autrui peuvent se trouver confondus dans le corps de la vente; la publicité légale et les délais donnent lieu aux propriétaires de ces effets de les réclamer. Leurs demandes en distraction doivent être formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication (1). Si elles paraissaient plus tard, elles ne pourraient invalider la vente des effets revendiqués; elles se convertiraient en opposition sur le prix, c'est-à-dire, que le propriétaire réclamant serait admis comme créancier pour leur valeur, et payé sur le prix à la distribution des deniers. Le demandeur en *distraction* a trois jours pour présenter ses moyens; on a trois jours pour y contredire ; le saisi et le saisissant y sont admis : ces termes passés, la cause est portée à l'audience sur une simple citation (2). On n'a pas dit si l'objet réclamé excédant la compétence du tribunal, l'adjudication doit être suspendue dans les délais de l'appel et jusqu'à ce qu'il soit vidé ; mais il faut bien l'entendre ainsi : sans cela, on s'exposerait à vendre la chose d'autrui.

XVI. L'adjudication faite, les créanciers prétendant au prix ont trois jours pour faire leur opposition ; ce terme est de rigueur, et s'ils n'en ont pas profité, ils sont exclus de la distribution. Les opposans le sont de même, si, sommés de produire leurs titres de créance, ils ne les remettent pas au greffe

(1) *C. de Com.* 210.
(2) *Id.* 211.

dans les trois jours de la sommation ; ces délais expirés, la collocation est faite entre ceux qui se sont mis en règle : chacun est placé à son rang et payé dans l'ordre de son privilége, tant en capital qu'en intérêts et frais. Ainsi, le saisissant n'a acquis aucun droit par sa poursuite ; il agit pour tous les créanciers connus ou ignorés, et n'a que son rang suivant la nature de sa créance. Si, les créanciers payés, il reste un excédant libre, le propriétaire dépossédé le retire (1).

On n'entend pas bien comment il est dit que l'adjudicataire doit *payer* ou *consigner* le prix dans les vingt-quatre heures; on conçoit qu'on ait voulu par là exprimer l'obligation où il est de vider les mains du prix immédiatement; mais le bâtiment qu'il achète étant affecté à des dettes qui ne peuvent être purgées que par les formalités ci-dessus, il est clair qu'en aucun cas, l'acquéreur ne peut payer le premier jour et ne saurait que consigner le prix.

XVII. Le navire peut être possédé par plusieurs propriétaires. Par une dérogation très remarquable au droit commun, les co-propriétaires sont obligés de rester dans l'indivision, si la majorité ne consent pas à la vente du navire. Pour en provoquer la licitation (la vente aux enchères), cette majorité doit être, non celle du nombre, mais des représentans de plus de la moitié de la propriété. La même majorité dispose de toutes choses en ce qui concerne l'intérêt commun; lorsqu'elle a décidé l'affrétement du navire, chacun est obligé de fournir sa part proportionnelle des avances nécessaires pour l'équipement; à défaut, le tribunal autorise l'emprunt à la grosse

(1) *C. de Com.* 212. 213. 214.

du contingent des refusans, avec affectation de leur part dans la propriété (1).

La majorité cependant ne peut lier la minorité à des spéculations étrangères au simple emploi du navire (2); elle ne peut résoudre l'achat et l'envoi d'une cargaison de marchandises. Valin rapporte l'exemple d'une contestation élevée et bientôt vidée à ce sujet, mais qui en fit naître une autre assez singulière : le propriétaire des trois quarts d'un navire n'ayant pu forcer le propriétaire du quart restant à concourir à l'achat d'une cargaison, soutint qu'ayant le droit de donner au vaisseau la destination qu'il avait projetée, il avait celui de le charger à concurrence des trois quarts sans payer de nolis; et que c'était au co-intéressé de charger pour son quart, ou d'en tirer tel parti qu'il pourrait ou voudrait, en le donnant à fret. L'affaire ne fut pas poussée jusqu'à décision ; mais je ne pense pas que la prétention pût être soutenue aujourd'hui. La disposition du navire est indivise; la majorité peut bien disposer du tout, mais non prendre sa part en nature; le fret de ce qu'elle charge doit être au profit commun : comme elle ne peut ordonner à la minorité de charger, elle ne saurait la *cantonner*, si l'on peut s'exprimer ainsi, et lui donner sa part du fret en espace sur le navire.

(1) *C. de Com.* 220.

(2) L'art. de l'Ordonnance, liv. II, tit. VIII, art. 6, ne suppose de partage d'opinion que sur l'entreprise de quelque voyage.

CHAPITRE IV.

Le Navire armé et destiné à un voyage. — Armement.

ARGUMENT. — 1. Armement; — 2. Constitution du Capitaine; — 3. Comment le grade de Capitaine s'acquiert; — 4. Pouvoirs du Capitaine; — 5. Limite de ce pouvoir; — 6. Engagement des Gens de l'équipage; — 7. Equipage loué au voyage ou au mois; — 8. Equipage loué au fret ou au profit; — 9. Matelot fait esclave; — 10. Prescription.

I. Le propriétaire prend le nom d'*armateur* (1), quand on considère non plus sa propriété inerte, mais son navire en état de prendre la mer, soit qu'il se propose de le faire naviguer pour son compte, soit qu'il le loue à d'autres.

L'armement comprend l'équipement et l'avitaillement; par le dernier de ces mots, on entend l'approvisionnement des subsistances pour la nourriture des individus embarqués sur le navire, en proportion de leur nombre et de la durée présumée du voyage qu'ils ont à faire avant de renouveler leurs vivres. L'équipement embrasse tout le reste de ce dont le navire doit être pourvu, c'est-à-dire, d'une part, le matériel de ce qui sert à son ameublement et à sa conduite, voiles, ancres, cordages, etc., ce qu'on appelle en

(1) L'armateur est exactement l'*exercitor* de la loi romaine. Seulement chez les Romains ce n'était pas toujours le même individu que le propriétaire; on trouve, dans la loi, que ce nom est donné à celui qui exerce la gestion relativement au navire, soit qu'il en soit le propriétaire, ou que celui-ci l'y ait préposé. C'est lui à son tour qui prépose le capitaine (*magister navis.*)

général les agrès et apparaux; d'autre part, le capitaine, les officiers et matelots, ou l'*équipage*.

II. Le propriétaire constitue le capitaine pour commander et conduire le navire; il répond civilement des fautes de ce préposé pour ce qui est relatif au bâtiment et à l'expédition : il ne s'affranchit de cette responsabilité qu'en abandonnant le navire et le fret (1); comme tout mandant à l'égard de son mandataire, il peut congédier son capitaine, il ne lui doit même d'indemnité qu'autant qu'il existe entre eux des conditions écrites (2); mais dans tous les cas, le capitaine, s'il est copropriétaire du navire, peut exiger qu'avant de le congédier, on le désintéresse en se chargeant de sa portion et en lui en payant la valeur estimée par experts (3).

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf ses dommages intérêts contre qui de droit (4).

III. Le titre de capitaine ne se prend pas spontanément, il s'acquiert conformément aux lois et règlemens; on confond dans le langage commun les capitaines de vaisseau et les maîtres ou patrons, mais ce sont deux grades différens : je les appelle grades, car tous les gens de mer étant inscrits et *classés* par les lois pour être appelés au besoin au service de la marine militaire, le titre de ces officiers de la marine marchande leur donne certain rang dans les équipages des vaisseaux de l'État; et réciproquement on

(1) *C. de Comm.* 216.

(2) *Id.* 218. La condition d'un engagement écrit pour avoir droit à indemnité est nouvelle.

(3) *Id.* 219.

(4) *Id.* 208.

n'est reçu ni capitaine, ni maître, sans avoir servi sur ces vaisseaux.

Les capitaines seuls peuvent commander dans les voyages au long cours ou au grand cabotage (1); pour obtenir ce grade, il faut être âgé de vingt-quatre ans accomplis et avoir soixante mois de navigation, y compris une campagne sur les bâtimens de l'État; il faut subir un examen sur la théorie et la pratique de la navigation (2). Les maîtres au petit cabotage doivent avoir vingt-quatre ans et soixante mois de navigation,

(1) Le mot de cabotage signifie proprement voyage d'un cap à l'autre, sans s'éloigner des terres; il est ici opposé au voyage de long cours, que nous trouverons défini plus loin. On distingue ensuite le grand et le petit cabotage, et c'est par là que sont séparés les deux grades de capitaine; car, d'ailleurs, on peut voir que le grand cabotage et le long cours sont également confiés au premier de ces grades. Le grand cabotage s'applique aux voyages en Angleterre, Hollande, Danemarck, Hambourg et autres voyages en deçà du Sund; en Espagne, en Portugal, îles et terres en deçà du détroit de Gibraltar, et néanmoins les voyages de la Belgique, de la Hollande et de l'Angleterre, ainsi que pour les ports de Saint-Sébastien, le Passage et la Corogne (Ordonnance du Roi du 18 octobre 1740), sont petit cabotage pour les navires expédiés des côtes depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque; le petit cabotage a même été étendu, pour tous les navires français, jusqu'à l'Escaut inclusivement (Arrêté du 14 ventose an XI.) Il en est de même pour les voyages des ports de la Méditerranée, pour ceux des côtes d'Espagne jusqu'à Malaga (Ordonnance du Roi du 12 février 1815), et jusqu'à Monaco du côté de l'Est, ainsi que pour la Corse, la Sardaigne et les îles Baléares. Au reste, l'administration des Douanes n'entend par cabotage que la navigation des navires français d'un port du royaume à l'autre; le petit cabotage comprend les voyages entre deux ports de l'Océan, ou entre deux ports de la Méditerranée. Quand on passe d'une mer à l'autre, c'est le grand cabotage.

(2) Loi du 3 brumaire an IV, art. 9 et 10.

Digitized by Google

dont douze sur les vaisseaux de l'État; ils doivent être examinés sur la manœuvre, sur l'usage de la boussole et des cartes, sur la connaissance des marées, des courans, des fonds, des côtes et des entrées des ports principaux de France. D'après les procès verbaux d'examen, les capitaines reçoivent du ministre de la marine des lettres de commandement, et les maîtres au petit cabotage des lettres d'admission.

IV. Le capitaine (et ici ce mot est pris génériquement) (1) est sur son bord le représentant du propriétaire, le gérant absolu et responsable de toutes les affaires du navire, et en mer celui de tous les intérêts qu'il renferme; il est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions (2); sa responsabilité ne cesse que par la preuve de la force majeure (3) : nous verrons bientôt à quoi cette preuve est attachée. Mandataire préposé, il ne peut acquérir par voie de prescription le navire qui lui est confié (4), et ses pouvoirs ne vont pas non plus jusqu'à le vendre volontairement, à moins d'un pouvoir spécial (5).

V. Cette pleine puissance de gestion ne commence, au reste, que lorsqu'il n'est plus au même lieu que

(1) Le Code dit ordinairement capitaines, maîtres et patrons; la loi de l'administration maritime ne distingue que capitaines et maîtres au petit cabotage. Le nom de patron est plutôt réservé aux conducteurs des bateaux sur les rivières, de barques et petits bâtimens dans les ports. Dans la Méditerranée, on le donne plus fréquemment aux maîtres de tous les petits bâtimens; c'est à l'imitation des Italiens qui l'ont conservé dans ce sens.

(2) *C. de Com.* 221.

(3) *Id.* 230.

(4) *Id.* 430.

(5) *Id.* 237.

les propriétaires du navire ou leurs fondés de pouvoirs (1) ; quand il est auprès d'eux, il ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub, acheter des apparaux ou des approvisionnemens, emprunter sur le navire ou enfin le fréter (2) ; mais, quand l'affrétement a été fait de leur aveu, c'est lui qui a droit de les sommer pour contribuer aux frais nécessaires, et d'emprunter pour leur compte en affectant leur part de la propriété, le tout néanmoins, en s'y faisant autoriser en justice (3).

VI. Le capitaine doit aussi se concerter avec les propriétaires présens pour la composition de l'équipage ; mais avec ce concours, c'est à lui qu'il appartient de choisir et louer les matelots (4), et les raisons en sont évidentes ; les intérêts de sa sûreté, de sa responsabilité et de la subordination nécessaire, le demandent également.

L'engagement des officiers, matelots et tous autres gens de l'équipage (car les dispositions suivantes sont communes à tous (5), et toutes les fois que l'équipage n'est pas expressément opposé au capitaine), se cons-

---

(1) *C. de Com.* 232. Le Code dit, *dans le lieu de leur demeure*. Cela est inexact ; si le propriétaire était embarqué, s'il avait mis à bord un procureur fondé (*exercitor*), s'il en avait constitué un spécial au lieu où le navire aborde, la dépendance du capitaine, pour les objets indiqués, continuerait aussi-bien qu'au lieu de la demeure du constituant.

(2) *C. de Com.* 232.

(3) *C. de Com.* 233. Sous l'Ordonnance, liv. II, tit. I, art. 18, il suffisait de la sommation ; et vingt-quatre heures après, le capitaine pouvait emprunter sans intervention de juge. VALIN avait remarqué que cette faculté était exorbitante.

(4) *C. de Com.* 223.

(5) *Id.* 272.

state comme toute autre convention entre les parties, ou par le *rôle* qui en est dressé par l'administration de la marine (1). Les emplois de chacun et les arrangemens pécuniaires y sont inscrits; avant le départ, des avances sont ordinairement distribuées, elles sont portées sur le rôle. En général, tout payement au matelot est fait en présence de l'administration maritime, tutrice des équipages, ou dans l'étranger par-devant le consul, autant qu'il est possible. Le navire et le fret sont affectés au payement des loyers (2): nous avons déjà vu en quel rang favorable leur privilége est admis sur le navire.

Tout matelot congédié après la clôture du rôle, sans raison valable, a droit à une indemnité contre le capitaine, sans recours de celui-ci contre ses propriétaires (3). L'indemnité est du tiers des loyers, si le congé est donné avant le voyage commencé; elle est de la totalité des loyers et des frais de retour, si le congé est donné en voyage, et, dans aucun cas, le matelot ne peut être abandonné en pays étranger. L'Ordonnance de 1681 avait un article (4) pour contraindre réciproquement le matelot engagé à se rendre à bord et à accomplir le voyage; c'est une des dispositions que l'on a renvoyées à la police maritime, suivant laquelle en effet, le matelot qui quitte le bord est traité comme déserteur. Quant au capitaine, le Code

(1) *C. de Com.* 250. L'Ordonnance, liv. III, tit. IV, art. I, s'en remet au serment du matelot pour son loyer, s'il n'y a convention écrite. Le Code n'a pas conservé cette disposition, et a laissé ces sortes de contestations sous les règles générales.

(2) *C. de Com.* 271.

(3) *Id.* 270.

(4) Ordonnance de 1681, liv. II, tit. VII, art. 2.

a conservé l'article qui l'oblige à terminer le voyage auquel il s'est engagé, à peine de tous dépens et dommages-intérêts envers les affréteurs et les propriétaires (1).

L'équipage est loué soit au mois, soit au voyage, soit enfin au profit ou au fret, c'est-à-dire, qu'au lieu de salaire, chacun a sa quote-part proportionnelle, suivant son grade, dans le fret qui sera gagné ou dans le profit que le voyage rapportera. Ce dernier mode s'appelle aussi voyager *à la part.* La nourriture est toujours fournie par les provisions du navire.

VII. Les règles suivantes concernent l'équipage loué au mois ou au voyage.

Si le voyage est rompu par le fait du propriétaire, du capitaine ou des affréteurs, chacun, outre le payement des journées employées à l'équipement, garde pour indemnité les avances qu'il a reçues, ou obtient un mois de loyer si les avances n'avaient pas été distribuées (2).

Si la rupture volontaire arrive après le voyage commencé, l'équipage loué au voyage reçoit le salaire entier; loué au mois, il reçoit, outre le salaire du temps passé, la moitié de celui du temps présumé que le voyage aurait consumé. En outre, il est dû, dans tous les cas, *une conduite de retour* (frais et nourriture), à moins que le capitaine, les intéressés ou l'autorité intervenant, ne procure l'embarquement sur un autre navire, pour reporter l'équipage congédié au lieu d'où il était parti.

---

(1) *C. de Com.* 238.

(2) *Idem.* 252. L'art. 3 du tit. IV, liv. III de l'Ordonnance, accordait le quart des loyers.

Si ce qui rompt le voyage avant le départ est, ou un ordre du gouvernement (ce cas est connu sous le nom *d'arrêt du prince*), ou l'interdiction du commerce avec le lieu de la destination du navire, c'est *force majeure*; il n'est dû aux matelots aucune autre indemnité que le salaire des journées employées à l'équipement (1).

Si c'est pendant la route que l'interdiction de commerce survient, qu'elle soit absolue et qu'il faille finir le voyage et désarmer où l'on se trouve, l'équipage est payé à raison du temps qu'il a servi. S'il n'y a qu'arrêt de prince temporaire, il n'est dû aucune augmentation de salaire pour le retard, à ceux qui sont engagés au voyage; le loyer de ceux qui sont engagés au mois ne court que pour moitié pendant la durée de l'obstacle (2).

Si le vaisseau est envoyé plus loin que la destination convenue, le loyer au voyage est accru en proportion (3); si le voyage est abrégé volontairement, il n'y a point de diminution de salaire (4).

En cas de prise ou de naufrage avec perte totale du navire et des marchandises, les matelots n'ont point de loyers à prétendre; seulement, ils sont dispensés de rapporter les avances qu'ils ont reçues (5). Si quelque partie du navire est sauvée, les débris sont affectés à concurrence au payement de leurs gages échus, et subsidiairement le *fret seulement* des

(1) *C. de Com.* 253.
(2) *Idem.* 254.
(3) *Idem.* 255.
(4) *Idem.* 256.
(5) *Idem.* 258.

marchandises qui seraient sauvées (1). Le salaire de l'assistance donnée au sauvetage se paye à part, dans tous les cas, sur le produit des effets sauvés (2).

Le matelot qui tombe malade sur le navire ou qui est blessé, est payé de ses loyers, pansé et traité aux dépens du vaisseau (3); si c'est en combattant l'ennemi ou les pirates qu'il a été blessé, la cargaison comme le navire concourt aux frais (4); mais le traitement de celui qui, étant sorti du bord sans autorisation, aurait été blessé à terre, serait à ses frais, il pourrait même être congédié et les loyers ne lui seraient dus qu'à proportion du temps qu'il aurait servi (5); ceux du matelot mort en voyage sont dus à sa succession jusqu'au jour du décès pour celui qui est engagé au mois, et quant à celui qui est loué à voyage et retour, il est dû moitié du loyer s'il meurt en allant, et le tout si c'est en retournant. Si le navire arrive à bon port, les loyers entiers sont dus à la succession de celui qui est mort en le défendant (6).

Dans les dispositions ci-dessus, il faut entendre, lorsqu'il est dit que le salaire n'est dû qu'à proportion du temps de service, que le prorata sur la totalité du loyer à voyage sera équitablement arbitré.

VIII. Les équipages engagés au fret ou à profit ont d'autres règles pour les cas que je viens de parcourir; il ne leur est dû ni journées ni dédommage-

---

(1) *C. de Com.* 259.
(2) *Idem.* 261.
(3) *Idem.* 262.
(4) *Idem.* 263.
(5) *Idem.* 264.
(6) *Idem.* 265.

ment pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage par force majeure. Si ces accidens arrivent par le fait des chargeurs ou affréteurs, et qu'il soit accordé des indemnités au vaisseau, les gens de l'équipage y ont la même part qu'il auraient eue au fret gagné (1). Si l'empêchement provient du capitaine ou du propriétaire, il y a lieu à dommages-intérêts contre ceux-ci.

En cas de prise ou de naufrage, les matelots n'ont droit qu'à la part de fret que le capitaine pourra recevoir sur les effets sauvés (2), les journées employées au sauvetage toujours payées à part; si le matelot meurt après le voyage commencé, sa portion subsiste jusqu'à la fin du voyage comme s'il était vivant (3).

IX. Comme que soient faits les engagemens, un matelot pris sur le navire et fait esclave ne peut prétendre une indemnité pour servir à son rachat; ses gages cessent du jour de son enlèvement (4). On n'a pas dit que s'il est loué à profit, sa part lui sera conservée, mais cela doit être. Celui qui est fait esclave étant envoyé à terre ou sur mer pour cause de service, a droit à l'entier payement de ses loyers et en outre à une indemnité applicable à son rachat (5), laquelle est fixée à 600 fr. (6); suivant le genre de service qu'il allait rendre, elle est payée par le navire et par la cargaison, ou par le navire seulement. Un règlement devait être fait par le gouvernement

(1) *C. de Com.* 257.
(2) *Idem.* 260.
(3) *Idem.* 265.
(4) *Idem.* 266.
(5) *Idem.* 268.
(6) *Idem.* 269.

pour la levée et l'emploi de ces indemnités de rachat ; aucune occasion heureusement n'a demandé d'y mettre la main.

X. L'action des gens de l'équipage pour leurs loyers est prescrite un an après le voyage fini (1).

Comme la nourriture est la première condition qui leur soit accordée, il arrive que pendant l'équipement et avant que la *marmite soit établie à bord*, car telle est l'expression consacrée, le capitaine est obligé d'accréditer ses matelots chez des aubergistes pour leur faire donner leur subsistance journalière ; les réclamations pour le remboursement de ces fournitures, sont aussi prescrites un an après la livraison (2).

CHAPITRE V.

Suite du précédent. — Affrètement.

ARGUMENT. — 1. Divers modes de chargement du Navire ; — 2. Subrécargue et Pacotilles ; — 3. Garanties des conventions de l'Affrètement, et spécialement du Fret ; — 4. Chapeau ; — 5. Affrètement au mois ou au voyage ; — 6. Chargement à la cueillette ; — 7. Obstacles au départ ; — 8. Charte-Partie ; — 9. Connaissement ; — 10. Prescription des Actions pour le Fret.

I. Un navire est chargé par son propriétaire pour son propre commerce, ou bien loué (affrété ou nolisé (3) en sont des mots synonymes) à un autre commerçant ; ou enfin chargé à la cueillette, c'est-à-dire, destiné à un voyage, sans être loué d'avance, et re-

(1) *C. de Com.* 433.

(2) *Idem.* Même article.

(3) Le mot de fret est plus usité dans l'Océan : il est commun aux langues du Nord, et en vient probablement. Le *naulum* des

cevant sa cargaison de plusieurs mains, comme une voiture publique.

II. Anciennement, le négociant allait commercer par lui-même et s'embarquait avec sa pacotille : de là, dans nos lois anciennes, le fréquent appel au conseil des marchands présens sur le bord, et la règle d'exiger, en cas de jet, que le premier exemple en fût donné par le marchand. Ces voyages en personne sont devenus beaucoup plus rares ; cependant, on embarque assez souvent un préposé chargé, soit du négoce, soit simplement de la garde des effets embarqués : cet agent est nommé *subrécargue*, par corruption de *supercargue* ou *commis* sur le *chargement* ; généralement, il n'est à bord, relativement au capitaine, que comme un passager.

D'autres fois, dans les temps antérieurs, le navire se chargeait en société de commerce ; il reste de cet usage une disposition que le Code a conservée : elle défend au capitaine de trafiquer pour son compte particulier, à peine de confiscation au profit des co-intéressés, des marchandises qu'il aurait chargées pour son compte (1). Le cas prévu d'un chargement fait à la part avec le capitaine, familier chez les Italiens, est rare en France. Valin remarque qu'il n'est guère applicable qu'aux armemens pour la pêche ; il pense, au reste, que l'interdiction de tout commerce ne peut s'entendre que pour le genre d'industrie ou d'articles, qui est le sujet de l'expédition commune ; mais il croit aussi que le capitaine ne peut pas mieux trafiquer des mêmes marchandises sur d'autres

Latins est resté dans les idiomes du Midi : le mot de *nolis*, qui en est venu, est familier dans la Méditerranée.

(1) *C. de Com.* 239. 240

vaisseaux que sur le sien propre. Une autre disposition bien plus usuelle est celle qui défend au capitaine et aux gens de l'équipage, de rien charger sur le navire pour leur compte sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par leur engagement. Communément, quand on affrète un navire, on explique s'il sera permis au capitaine de prendre des effets pour son compte ou à fret à son profit, en les mettant, soit dans sa chambre, soit dans l'espace qu'il pourra économiser sur les lieux réservés aux approvisionnemens du navire. Quelquefois, l'affréteur exige la préférence de ces supplémens de chargement et en paye le fret à part; d'autres fois, il stipule quels articles le capitaine ne pourra y charger, pour que ses pacotilles ne fassent pas concurrence à la cargaison, ou il se réserve qu'elles ne pourront être vendues qu'avec celle-ci.

III. Le navire, les agrès et apparaux, et le fret d'une part; de l'autre, les effets chargés sont affectés à l'exécution des conventions de l'affrètement (1); si celui à qui les marchandises doivent être remises refuse de les recevoir et d'en payer le fret, le capitaine obtient du juge qu'il en soit vendu à concurrence de ce qui est nécessaire pour le payer, et que le reste soit mis en dépôt (2). On ne peut lui faire abandon des marchandises pour son payement, sous prétexte de détérioration par vice propre ou par cas fortuit, ou de diminution de prix (3), et on ne peut, en aucun cas, demander un rabais sur le fret (4).

(1) *C. de Com.* 280.
(2) *Idem.* 305.
(3) *Idem.* 310.
(4) *Idem.* 309.

Par une exception unique, dont le but est d'obliger le capitaine à des ménagemens particuliers pour des objets qui en ont besoin, on peut lui abandonner pour son fret les futailles de vin, huile, miel, sucre ou autres marchandises liquides ou sujettes au coulage, si ces futailles arrivent vides ou presque vides (1).

Le fret doit être acquitté en retirant les effets; cependant, le capitaine ne peut les retenir sur son bord jusqu'à ce qu'il soit payé; suivant l'Ordonnance (2), obligé de vider les mains, après avoir débarqué les marchandises sur les gabarres chargées de les porter à terre, il pouvait les y faire saisir; le Code l'autorise maintenant à demander que le débarquement soit fait en main tierce à titre de dépôt pour la sûreté de son fret (3).

S'il a librement délivré les effets et qu'il ne soit pas payé de son nolis, il est préféré, sur leur prix, à tout créancier pendant quinze jours, pourvu qu'ils n'aient pas changé de mains (4); et s'il survient faillite du débiteur dans le même délai, le capitaine est créancier privilégié (5); ses droits pour son fret sur

(1) *C. de Com.* 310.

(2) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. III, ch. XXIII.

(3) *C. de Com.* 306.

(4) *Idem.* 307.

(5) *Idem.* 308. Suivant ce texte, ce n'est pas seulement sur la marchandise que le capitaine a un privilége spécial, ou, comme on dit, *in rem*; le privilége est marqué comme général, point lié, comme dans l'article précédent, à la condition que les effets n'aient pas changé de main; ce privilége paraît, même au premier rang, *sur tous les créanciers*. Cependant, au titre des faillites, le Code n'en a pas reparlé; omission d'autant plus extraordinaire, que c'est ici une exception à la règle, qui ne permet pas d'acquérir des priviléges dans les dix jours qui précèdent la faillite. Les principes généraux, la difficulté d'assigner un rang et un privilége parmi

la marchandise et contre celui qui l'a reçue, sont sans préjudice de la responsabilité du chargeur. Si le consignataire ne paye pas, et en cas d'insuffisance du produit des effets, le chargeur en est garant; enfin, s'il tombe lui-même en faillite dans la quinzaine de la délivrance, le Code donne aussi privilége contre lui (1).

IV. Le fret a communément un accessoire nommé le chapeau, quelquefois *la cape* et ci-devant les *chausses* du capitaine; c'est une rétribution qui lui est censée due pour ses soins; elle est ordinairement de 10 pour 100 dans l'Océan et de 5 pour 100 dans la Méditerranée; la jouissance entière ou partielle attribuée au capitaine fait partie des conventions qui se font entre lui et le propriétaire du navire. Le Code ne

---

ceux que le Code civil a classés, tout devait borner ce droit à ceux qui appartiennent aux frais de conservations sur la chose conservée. (*Voyez* la note suivante.)

(1) Même art. 308. Il y a ici un peu de confusion : le chargeur doit répondre du fret si celui à qui il expédie sa marchandise ne veut pas la recevoir, et que, la vente faite, le produit en soit insuffisant; mais si le capitaine s'est volontairement départi de son gage, s'il a couru la foi du débiteur, pourquoi le chargeur en sera-t-il garant? pourquoi, surtout, ses créanciers seront-ils primés par un privilége, à raison de cette dette? Cependant la loi semble positive : et comme il est dit que le capitaine est privilégié chez le *chargeur* pendant quinze jours après la délivrance des effets, délivrance qui est faite au lieu de la destination, on ne peut entendre un simple privilége spécial sur la marchandise, puisqu'il est étendu jusqu'au chargeur, entre les mains de qui la marchandise n'a pu revenir. Le privilége *général* ni le privilége ajouté à la garantie naturelle du chargeur ne sont de l'Ordonnance : elle peut être incomplète par fois; mais si nous trouvons quelque chose d'incohérent ou quelque méprise, c'est presque toujours dans les amendemens que le Code a voulu y introduire.

Digitized by Google

nomme le chapeau nulle part, il le confond dans le fret.

V. Le navire peut être loué pour un temps limité ou au mois, ou pour un voyage désigné (1) ; quand il est loué à temps ou au mois, il est d'usage de fixer les limites dans lesquelles l'affréteur sera libre de le faire naviguer. Comme l'on ne peut deviner au juste la longueur d'un voyage, et que le temps d'un loyer à mois pourrait surprendre le vaisseau en pleine mer, communément, on convient d'un supplément de terme dont on ne paye que le temps éventuellement employé pour finir le voyage.

Les mois de loyer commencent du jour du départ du navire, à moins de conditions contraires (2); de quelque manière que l'affrétement soit fait, on y stipule la nature des marchandises qui pourront être chargées, car il n'est pas indifférent de porter tel ou tel article, de les porter en grenier, en sacs ou en ballots; il en est qui fatiguent plus le vaisseau, d'autres le dégradent et lui font courir plus de risques; pour certains, il convient de traiter au poids, et pour d'autres, à raison du contenu et de l'espace; enfin, il en est auxquels la construction du navire n'est pas propre : on peut, au surplus, affréter, soit à forfait, soit au tonneau ou au quintal.

Le capitaine qui a déclaré son navire d'une portée plus forte que celle dont il est réellement, répond des dommages-intérêts de l'affréteur (3) ; cette indemnité peut n'être pas seulement le rabais sur le fret proportionné à la différence; car si le négociant

(1) *C. de Com.* 286.
(2) *Idem.* 275.
(3) *Idem.* 289.

s'est procuré plus de marchandises qu'il ne peut en charger, et qu'il en résulte dommage, c'est aussi un préjudice dont il doit obtenir compensation. On ne tient pas compte de l'erreur qui n'est que d'un quarantième de la portée, ni, ainsi que le Code l'a ajouté, de celle qui se trouverait sur une déclaration du capitaine conforme au certificat de mesure fourni par la douane (1).

Les frais de quai jusqu'à bord, la fourniture des greniers pour les chargemens en tas, des engins pour assujettir les chargemens de futailles, etc., sont ordinairement des articles de convention. Communément, l'affréteur à forfait ou à tonneau se réserve de faire pourvoir à l'arrimage (2) par des gens de son choix, afin d'être sûr de tirer tout le parti convenable de l'espace.

Si une quantité fixe de marchandises à charger a été convenue, et que l'affréteur en charge davantage, il doit en sus l'excédant en proportion du prix accordé (3), à concurrence de ce que le navire peut porter sans danger.

Avant le voyage commencé et avant d'avoir rien chargé, l'affréteur peut rompre le voyage en payant la moitié du fret convenu pour la totalité; mais si le chargement est commencé, le fret est dû en entier (4); au reste, l'affréteur peut compléter le chargement en prenant des marchandises à nolis, ou sous-louer le bâtiment en tout ou en partie, comme il l'en-

(1) *C. de Com.* 290.

(2) L'arrimage est l'empilement des effets chargés dans les cavités du navire.

(3) *C. de Com.* 288.

(4) *Même art.*

tend (1). Le capitaine ne peut prendre la marchandise d'un autre chargeur pour compléter la charge; et s'il le faisait en l'absence de l'affréteur, le fret tournerait au profit de celui-ci (2).

Les jours accordés pour la charge sont déterminés dans le contrat ainsi que ceux pour la décharge; à défaut, on suit l'usage des lieux (3). On stipule ordinairement un autre nombre de jours dont le chargeur profite au besoin, et s'il veut, en payant journée par journée un prix convenu; les uns et les autres étant consumés, si le chargement n'est pas fourni, le capitaine, après une sommation au chargeur, peut mettre à la voile et faire le voyage ordonné à *non charge* ou *lége*; le fret lui est acquis comme s'il avait porté son plein chargement: *le vide est payé pour plein.* Le Code ne parle pas même de la nécessité de la sommation (4). Le fret est dû également, si le

(1) *C. de Com.* 287. Suivant l'Ordonnance, liv. III, tit. III, art. 27, non-seulement il est défendu aux courtiers de sous-louer le navire, ce qui est conforme au principe qui leur défend la spéculation à leur profit, mais encore cette défense de sous-louer est faite même à l'affréteur: l'art. 28 lui permet seulement de prendre *quelques marchandises* pour compléter la charge. VALIN croit qu'il ne faut pas prendre cette défense au pied de la lettre: il pense qu'on pourrait sous-louer à d'autres toute la place, mais à condition que l'un des sous-locataires ne paye pas plus que l'autre. Pourquoi cela? Ces restrictions sont autant d'atteintes à la liberté du commerce et à la propriété, quant à l'affréteur: quant au sous-locataire, pourquoi le plus diligent ou le plus habile ne pourrait-il prendre avantage dans la concurrence avec ceux qui ne savent pas si bien leur métier? Celui qui peut mieux acheter a marchandise que les autres peut très-légitimement payer la voiture à plus bas prix, s'il sait mieux marchander ou prévenir les concurrens.

(2) *Idem.* 287.

(3) *Idem.* 274.

(4) *Idem.* 288.

Digitized by Google

navire ayant été frété pour l'allée et le retour, il revient avec un chargement incomplet ou à vide ; et, s'il a attendu, l'intérêt du retardement lui est dû (1).

VI. Le fret à la cueillette se règle au tonneau, au quintal ou à forfait, sur chaque objet qui se charge (2).

---

(1) *C. de Com.* 24.

(2) *Idem.* 291. Il faut noter ici un changement assez singulier que le Code, à l'art. 286, a fait à l'art. 1[er] du tit. III, liv. III, de l'Ordonnance de 1681. Cet article parlait du navire loué en entier ou en partie, avec désignation de portée ou sans désignation, au tonneau, au quintal ou à la cueillette, ou en quelque autre façon que ce puisse être ; voulant exprimer la même chose, le Code a dit : à forfait ou à cueillette, avec *désignation du tonnage du vaisseau.* Ce déplacement du membre de phrase sur la portée du navire, attaché au louage total dans l'Ordonnance, et à la cueillette dans le Code, la suppression de l'alternative et l'obligation de *désigner le tonnage du vaisseau* en louant la place balle à balle, semblent ne présenter aucun sens et n'indiquer qu'une méprise : cependant elle peut n'avoir pas été involontaire. En ce cas, Valin en serait la cause. Il dit qu'en chargeant à la cueillette, le capitaine recueillera à l'avance des soumissions de charger à son bord ; lesquelles soumissions provisoires deviennent définitives quand il en a réuni pour sa pleine portée. Il aura paru là-dessus que la cueillette était un *affrètement* du navire entier, partagé entre plusieurs chargeurs, et que la déclaration du tonnage était nécessaire dans une transaction de cette nature. Il se peut qu'on en use ainsi dans certains ports ; mais, en général, le capitaine, après avoir pris ses renseignemens, contracte envers le public l'engagement de se rendre à la destination qu'il indique : cet engagement est formé aussitôt qu'il a commencé de charger ; on n'attend nullement que le plein soit assuré, et le risque de partir sans l'avoir est une des chances de la spéculation du capitaine, sauf à épuiser tous les prétextes qu'il peut pour retarder son voyage. Sans doute, dans ses annonces, il désigne la portée comme toute autre circonstance de son vaisseau ; mais la disposition légale, qui spécifie le chargement à *la cueillette avec désignation du tonnage*, est inexpliquable : d'un autre côté, il ne fallait pas supprimer l'alternative de l'ordonnance sur-

C'est ordinairement le courtier-conducteur de navire, auquel le capitaine s'est adressé, qui se mêle de ces transactions ; il fait afficher la mise sous charge du bâtiment, avec sa destination et la fixation de l'époque déterminée pour le départ : ceux qui veulent charger se présentent et font leur marché ; leurs effets sont reçus à bord sur un ordre du courtier ; si le capitaine en trouve dans le navire qui n'aient pas été déclarés, il peut les renvoyer à terre, ou en les gardant, en exiger le nolis au fret le plus élevé (1).

Avant le départ, le chargeur peut retirer sa marchandise du navire chargé à la cueillette, en payant le demi-fret, et en outre, tous les frais du chargement et du rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer pour retirer les siennes ; si c'était pendant le voyage, avec les mêmes frais, le nolis entier serait dû (2).

VII. Quelle que soit la nature de l'affrétement, si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de décharge, par le fait des chargeurs, ils supportent les frais du retardement (3) ; c'est le cas de la contrebande de la marchandise, quand le capitaine n'en est pas complice. Le capitaine répond à son tour des dommages au chargeur, si le retard ou l'obstacle est de son fait ; tous ces dommages se règlent par experts (4) : si c'est une force majeure qui empêche pour un temps la sortie du navire, les conven-

le navire entier affrété à *forfait* avec ou sans désignation de sa portée.

(1) *C. de Com.* 292.

(2) *Idem.* 291.

(3) *Idem.* 294.

(4) *Idem.* 295.

Digitized by Google

tions subsistent sans dommages-intérêts de part ni d'autre (1). Si le chargeur veut, en attendant la levée de l'obstacle, décharger ses marchandises, il est le maître de le faire à ses frais, à condition de les recharger à temps ou d'indemniser le capitaine (2); mais si l'obstacle n'est pas passager, s'il y a, avant le départ, interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts; le chargeur supporte seulement les frais de charge et décharge de la marchandise (3): nous parlerons ailleurs de l'interdiction apprise pendant le voyage.

Quand l'interdiction est une déclaration de guerre portée soit par le gouvernement du pays où le navire se trouve, soit par le gouvernement du pays où il allait se rendre, soit enfin contre le pavillon du vaisseau, il n'y a point de doute sur le fait. Il peut en être autrement quand la défense résulte plus ou moins explicitement d'une déclaration d'une puissance tierce sur quoi, nous avons encore quelques observations à faire dans un chapitre suivant. Les tribunaux qualifient l'obstacle et décident, et ce n'est pas toujours avec des règles bien fixes; il le faut bien, puisqu'à chaque guerre, les puissances belligérantes proclament et mettent à exécution un droit public nouveau, soit entre elles, soit envers les nations neutres.

VIII. Les conventions de l'affrétement d'un navire entier sont rédigées par écrit ; l'acte qui les contient

---

(1) *C. de Com.* 277. Cet article manquait à l'Ordonnance : c'est une observation de Valin qui l'a fourni.

(2) *Idem.* 278.

(3) *Idem.* 276.

Digitized by Google

s'appelle *la charte-partie* (1); elle peut être passée en acte public ou sous seing privé. Si un courtier est intervenu à ce louage, il est de ses fonctions de dresser la charte-partie; elle doit énoncer le nom, le tonnage, le pavillon du navire, le nom du capitaine, celui du *fréteur* (le bailleur), et c'est ordinairement le capitaine, autorisé par les propriétaires présens ou leur représentant de droit en leur absence; le nom de l'*affréteur* (le locataire), le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret, l'indemnité stipulée pour les cas de retard; il fallait ajouter la limite du délai passé lequel le capitaine n'est plus tenu d'attendre, même à la condition de l'indemnité.

Celui qui affrète répond au capitaine de l'exécution du contrat; vainement il déclare agir pour le compte d'un commettant, à moins qu'il ne le fasse en vertu d'une procuration expresse, en déclarant qu'il ne s'engage pas en son nom, et le capitaine acceptant le contenu en ces termes; c'est ici un commissionnaire qui agit en nom propre et se constitue principal obligé. Il serait trop abusif de faire partir un vaisseau sur la foi de la responsabilité d'un absent.

Quoique la rédaction, dans le Code, de la dispo-

(1) Ce nom vient de l'ancien usage d'écrire les deux originaux d'un acte synallagmatique sur deux colonnes d'un même papier, que l'on coupait comme nos registres à talon. Les deux côtés, représentés par les parties et rejoints, constataient l'authenticité des pièces. Les Anglais usent encore de cette forme pour les chartes-parties et pour plusieurs autres espèces d'actes : ils les appellent *indentures*, pour exprimer les dentelures de la section qui doivent rentrer l'une dans l'autre quand les deux fragmens se rapprochent.

Digitized by Google

sition ci-dessus suppose une charte-partie pour les affrétemens partiels, elle n'est pas d'usage; s'il était fait des conventions par écrit avec des chargeurs pour une seule partie, elles ne serviraient que jusqu'au chargement et seraient échangées contre le connaissement où les obligations ultérieures sont suffisamment stipulées; il n'y a jamais eu plus d'une charte-partie parmi les pièces de bord d'un vaisseau.

IX. Le *connaissement* est la reconnaissance fournie par le capitaine (1), confessant d'avoir reçu à bord la marchandise avec promesse de la rendre au lieu convenu et à la personne indiquée par le chargeur, moyennant le fret accordé; cette pièce doit être signée dans les vingt-quatre heures du chargement par le capitaine et par le chargeur; car l'engagement est double, celui de rendre les effets et celui de payer le nolis; c'est la lettre de voiture des voyages de mer: le Code veut qu'il en soit fait quatre exemplaires, pour le chargeur, pour son consignataire, pour le capitaine et pour son propriétaire (2). Ce dernier est rarement utile: au reste, on fait souvent un plus grand nombre de duplicata, afin que le chargeur puisse en faire tenir par toutes voies au consignataire, et encore, pour les présenter aux assureurs s'il y a lieu. La loi déclare que quand cette pièce est rédigée dans la forme qu'elle prescrit, elle fait foi entre toutes les parties intéressées et leurs assureurs (3). Le connaissement doit contenir le nom du chargeur, le nom et l'adresse du consignataire, le nom et le domicile du capitaine, le nom, le tonnage (et le

(1) *C. de Com.* 222.
(2) *Idem.* 282.
(3) *Idem.* 283.

Digitized by Google

pavillon) du bâtiment, le lieu du départ et de la destination, le prix du fret, les signes de reconnaissance, marques et numéros des objets chargés (1).

Le connaissement est la pièce de bord indispensable; contenant les obligations réciproques, il supplée souvent la charte-partie qui ne peut le suppléer ; car celle-ci prouve bien les conditions du louage du navire ; mais le connaissement est la preuve directe de l'exécution de ce contrat et du fait du chargement ; non seulement il fait foi entre les parties, mais il est du droit public envers l'administration et du droit des gens sur la mer.

Le Code dit, que le connaissement peut être *à ordre* ou au porteur ; mais depuis qu'on s'est arrogé le droit de rechercher sous le pavillon neutre la propriété ennemie, il a passé en règle, que la marchandise trouvée avec le connaissement, soit au porteur, soit à l'ordre, et non à la personne dénommée, est de bonne prise en temps de guerre.

Le Code exige l'indication des marques et ne dit rien de celle du contenu, quoiqu'on ait prescrit de désigner dans la lettre de voiture (2) la nature des objets ; cependant nous verrons bientôt d'autres dispositions où, la connaissance de la *qualité* des marchandises étant nécessaire, il est établi que c'est par le *connaissement* qu'elle sera prouvée (3) ; c'est donc par oubli qu'on n'a pas prescrit que la nature des effets y serait déclarée : ce qui est d'autant moins douteux, que les connaissemens doivent être accompagnés des *acquits* de la *douane* dans lesquels l'es-

(1) *C. de Comm.* 281.
(2) *Idem.* 102.
(3) *Idem*, 415. 418.

pèce des marchandises n'a pu être passée sous silence (1).

Au reste, la déclaration du contenu des ballots appartenant au chargeur et se trouvant portée dans un acte synallagmatique, il faut bien qu'il y soit fait une réserve pour que le capitaine, en signant, ne s'engage pas à répondre du contenu de ce qui lui est livré sous enveloppe, sans qu'il ait assisté à l'emballage : il est d'usage qu'il ajoute à sa signature cette clause, qui se rapporte à l'énonciation des marchandises : *que dit être* (pour, *ainsi que le porteur me les dit être*); on met dans d'autres pays, et plus correctement, *contenu inconnu*.

Il y a des denrées pour lesquelles on exige que le capitaine assiste au poids ou à la mesure, et s'engage à rendre une pareille quantité, sauf les cas fortuits; il est à cet égard des usages pour chaque genre d'articles. On reçoit souvent, sous cachet, des *échantillons* qui doivent être représentés à l'arrivée et servir à la reconnaissance. Quand on charge des grains, l'échantillon sert non-seulement pour constater la qualité, mais la quantité. Une mesure de grains est prise, au hasard ou plutôt au choix du capitaine, pendant le mesurage, mise à part dans un sac cacheté, après l'avoir pesée très-exactement pour qu'on puisse vérifier au lieu d'arrivée que rien n'a été soustrait de cet étalon ; il sert de pièce de comparaison pour reconnaître si, au mesurage du débarquement, le total est fidèlement rendu ; c'est ce qu'on appelle dans la Mé-

(1) J'ai vu souvent des connaissemens anglais sans autre expression qu'*une balle de marchandises;* mais si l'on se contentait de cet usage, il ne faudrait pas dire, comme chez nous, que la *qualité*, en cas de contestations, s'établit par le connaissement.

diterranée, l'*escandail*, d'un mot que les Italiens ont conservé pour exprimer la mesure.

Si les exemplaires divers d'un connaissement présentent quelque différence, la foi est donnée de préférence à celui qui, étant écrit et rempli de la main du chargeur ou de son préposé, serait resté au capitaine, ou respectivement à celui qui, étant rempli par le capitaine, serait demeuré au commerçant (1).

Le capitaine étant responsable des marchandises dont il se charge, conformément au connaissement ou à la charte-partie (2), le consignataire, qui reçoit de lui les effets mentionnés dans ces pièces, lui en doit fournir reçu sur sa réquisition, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux du retardement (3).

X. Toute demande en délivrance de marchandises est prescrite un an après l'arrivée du navire (4); les actions contre le capitaine pour dommage arrivé à la marchandise qu'il délivre, ne sont pas recevables si elle a été reçue sans protestation (5).

---

(1) *C. de Comm.* 284.
(2) *Idem.* 222.
(3) *Idem.* 285.
(4) *Idem.* 433.
(5) *Idem.* 436.

CHAPITRE VI.

Suite des précédens. — Expéditions.

Argument. — 1. Visite du Bâtiment; — 2. Soins et responsabilité du Capitaine; — 3. Pièces de bord; — 4. Rôle d'équipage; — 5. Congé; — 6. Manifeste; — 7. Patente de santé, Police sanitaire; — 8. Bâtiment prêt à mettre à la voile.

I. Le capitaine, avant de prendre charge, est tenu de faire visiter son navire ***aux termes et dans les formes prescrites par les règlemens*** (1); le procès verbal de cette opération est déposé au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré un extrait au capitaine. La visite est obligatoire pour lui, à peine de répondre de tous les événemens envers les intéressés au navire et au chargement (2).

Quant aux règlemens auxquels le Code renvoie, les rédacteurs ont cru que c'était une police administrative qu'il fallait laisser dans un Code maritime, sans la transporter dans la loi commerciale; ils ont mal fait sous plusieurs rapports. Cette visite, utile ou vaine en elle-même, a des conséquences toutes civiles, entre le capitaine, les intéressés et leurs assureurs. Elle est étrangère à l'administration. C'est le tribunal de commerce qui nomme les experts; c'est à son greffe que se dépose le procès verbal. De plus, l'ordonnance elle-même, n'en parlait pas (3). C'est

(1) *C. de Com.* 225.
(2) *Idem.* 228.
(3) L'Ordonnance, tit. 1, art. 8, disait seulement que le capi-

une précaution plus moderne (1). Elle devait être renouvelée à chaque voyage de long cours, et annuelle pour les navires faisant la caravane (2) ou le cabotage. Mais une loi de 1791 (3) borna la visite au voyage de long cours, et dispensa de toutes les autres. Le Code, se rapportant aux règlemens antérieurs, ne peut parler que du dernier connu; la règle actuelle ne peut donc être interprétée dans des termes plus étendus; ainsi l'on peut croire que les bâtimens de petit cabotage ne sont pas sujets à la visite, comme de fait on ne les visite point. Mais alors il ne fallait pas donner au Code une rédaction qui semble embrasser impérativement tout navire et tout voyage, qui met le procès verbal au nombre des pièces que le capitaine doit avoir à bord nécessairement, et qui attache à la négligence de ces obligations une responsabilité absolue contre le capitaine.

La loi de 1791, qui constituait en même temps les officiers chargés de la police des ports de commerce, avait voulu établir dans chacun deux visiteurs de navires permanens pris parmi les anciens navigateurs : cette institution ne fut pas mise à effet. Quand celle des officiers de ports a été renouvelée (4) on n'a plus fait mention des visiteurs; il en est donc nommé pour chaque navire et à chaque occasion, par

taine *doit visiter* son navire avant de prendre charge. Ce conseil n'avait pas besoin d'être converti en article de loi.

(1) Déclaration du 13 août 1779.

(2) La *Caravane* s'entend particulièrement des voyages que les navires français font ou plutôt allaient faire d'une échelle du Levant à l'autre, pendant un temps donné, avant d'être obligés de retourner en France pour se munir de nouveaux congés.

(3) Loi du 13 août 1791, tit. III, art. 14.

(4) Décret du 10 mars 1807.

le tribunal de commerce, et à la forme de la déclaration de 1779; elle prescrit de choisir pour experts, s'il se peut, un ancien constructeur de navire, un charpentier, et un capitaine marin.

II. Le capitaine doit donner au chargement les soins convenables, soit pour le bon emploi de l'espace, soit pour préserver les effets de dégradation. Le Code ne mentionne sa responsabilité qu'en général. Les anciennes lois entraient dans plusieurs particularités. Ainsi le Consulat rend responsable du dégât fait par les rats le capitaine qui n'a pas mis un chat à bord; et Emérigon remarque que cette précaution est pareille à celle qu'une loi romaine impose aux Foulons (1).

Le capitaine répond également du dommage qui peut arriver aux marchandises chargées sur le tillac, si ce n'est avec le consentement écrit du chargeur; cette disposition ne s'applique pas au petit cabotage (2); c'était déjà l'usage attesté par Valin, quoique l'ordonnance n'eût pas fait cette distinction.

III. En partant, les pièces suivantes doivent se trouver à bord (3), sous la responsabilité du capitaine : l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation, le rôle d'équipage, les connaissemens et la charte-partie, s'il en a été fait une, le procès verbal de visite au départ, enfin les acquits des douanes (de payement ou à caution) relatifs aux marchandises. Nous avons fait connaître l'usage de la plupart de ces pièces.

(1) Emérigon, ch. xii, sect. 4, § 7; il cite la loi 13, § 6. ff. *Locati*. *Voyez* aussi le *Consulat de la Mer*, ch. LXV. LXVI.

(2) *C. de Com.* 229.

(3) *Idem.* 226.

IV. Le rôle dont il nous reste à parler est délivré par l'administration maritime. C'est l'état certifié de tous les individus qui sont à bord. Le capitaine répond de leur personne, et doit en rendre compte par tout où il aborde ; à son retour, il doit rapporter la preuve du débarquement ou de la mort de ceux qui manquent; le consul français remplace l'administration en pays étranger, et le magistrat local supplée le consul.

Les trois quarts au moins des matelots, et tous les officiers doivent être nationaux pour constituer l'équipage d'un navire français, et c'est par le rôle que cette qualité se vérifie (1).

V. Le Code omet, on ne sait pourquoi, parmi les pièces de bord indispensables, le *congé;* c'est proprement le passe-port du navire. Il était délivré autrefois par les amirautés; à leur suppression, par l'administration maritime; mais bientôt après ce soin est passé aux douanes (2) : cette pièce ne se confond point avec l'acte de francisation. Celui-ci, qui sert tant que le navire ne change ni de maître, ni de domicile, si l'on peut parler ainsi, a pour objet de constater la *nationalité* du vaisseau et de ses propriétaires ; le congé constate le voyage entrepris, le lieu du départ et la destination. Il ne sert que pour un voyage; et même d'un port du royaume à l'autre, le retour ne compte dans le voyage, que lorsqu'il est immédiat; si le navire, avant de rentrer, prend une seconde destination, le congé doit être renouvelé. Il sert pour un an aux vaisseaux qui font des voyages d'une côte étrangère à une autre, avant de

(1) *Voyez* ci-après, chap. XVII, § 6, une exception pour l'équipage des corsaires.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II.

Digitized by Google

revenir en France; mais ils doivent être de retour avant l'expiration de l'année. Ceux qui sont employés en caravanes dans le Levant, s'ils ont été retardés par une cause valable, sont seulement soumis à payer double le droit de congé au premier voyage qu'ils font après leur retour (1).

Les navires de toutes portées qui vont à la pêche, et qui par là sont dans le cas de rentrer et de ressortir journellement, ne sont tenus de renouveler leurs congés que de mois en mois (2). Cette disposition a été étendue aux navires pontés, qui font le cabotage entre le Havre et Honfleur (3). Enfin les navires de trente tonneaux et au-dessous, les bateaux, barques, alléges, employés au petit cabotage, à la pêche sur les côtes, ou à la navigation intérieure aux embouchures des fleuves, là où elle est sous la police maritime, reçoivent des congés pour une année entière.

Les navires étrangers arrivent également pourvus de congés, passe-ports ou patentes destinés à faire connaître la légitimité du pavillon qu'ils portent, et le lieu d'où ils viennent : c'est ici une institution qui appartient au droit des gens. A leur départ de chez nous la douane leur donne un *passe-port*, c'est un congé qui reçoit un autre nom pour le distinguer de la pièce destinée aux vaisseaux nationaux : les amirautés les délivraient autrefois, et aucune loi récente n'en a réglé la distribution depuis que les amirautés n'exis-

(1) Décision ministérielle du 22 prairial an v.

(2) *Idem*, du 28 mars 1812.

(3) Le droit de congé est d'un franc pour les petits bâtimens non pontés; 3 fr. pour les bâtimens pontés, au-dessous de trente tonneaux; 6 fr. pour ceux au-dessus.

tent plus ; mais, par la force des choses, elle a continué par les mains de la douane.

VI. Le capitaine est tenu aussi d'avoir à bord *son manifeste*, qu'il doit présenter aux douanes à son arrivée, et en mer en cas de visite. C'est l'état de sa cargaison, et c'est à cette pièce que doivent se rattacher les acquits de douane avec lesquels la marchandise a été expédiée.

VII. Enfin, dans la Méditerranée, il est une pièce de bord non moins essentielle que les autres, et sans laquelle on n'est admis nulle part, c'est *la patente de santé* (1).

(1) Les communications avec le Levant, l'Égypte et les côtes de Barbarie, faisant craindre la contagion de la peste, toutes les nations chrétiennes qui habitent le rivage de la Méditerranée ont institué des précautions contre ce fléau : elles sont partout analogues. Les administrations étrangères correspondent entre elles à ce sujet comme si elles appartenaient à la même domination, et celle de Marseille donne communément la règle à toutes les autres. Tout navire qui vient des lieux où la peste est fréquente est sujet à une longue quarantaine. Tous ceux qui auraient communiqué avec un tel navire, ou avec le moindre objet qui en serait sorti sans les précautions convenables, en partagerait le sort. Quiconque arrive de la mer est sujet à la séquestration dans un lazaret, si le capitaine du bâtiment qui l'apporte ne justifie, par son rapport et par son serment, que, depuis qu'il a quitté la terre, il n'a communiqué avec qui que ce soit ; car on ne pourrait savoir quelles communications pourraient avoir eues depuis peu ceux qu'on aurait rencontrés. Tout navire dans la Méditerranée doit apporter une patente des administrations sanitaires ou des magistrats du lieu du départ, qui atteste l'état de santé du pays : cet état est marqué par la distinction de la patente *nette*, *suspecte* ou *brute*. La longueur de la quarantaine se gradue sur ce que cette pièce fait connaître, et l'on ne s'en tient pas même à ce qu'elle indique de rassurant quand on a su dans l'intervalle que, par quelques communications suspectes, le pays d'où la patente émane peut être menacé de contagion à l'insçu de ses administrateurs.

VIII. C'est quand le capitaine est muni de toutes ces *expéditions*, par lesquelles le navire et sa car-

On ne communique avec les personnes en quarantaine que de la voix et sans contact. A l'arrivée du navire, on ne reçoit les papiers et les lettres qu'en les plongeant dans le vinaigre avant d'y toucher : en Italie, on les flambe. Si pendant la quarantaine, ou, comme on dit, *la contumace*, il se montrait quelque signe de maladies, le temps d'épreuves serait redoublé. Si la peste se manifestait, les effets seraient brûlés, le navire submergé. La quarantaine des marchandises consiste à les déballer et à leur faire prendre l'air et la rosée des nuits. Quelques denrées passent pour n'être pas susceptibles de transmettre les miasmes pestilentiels : les grains sont de ce nombre ; peu de jours après leur arrivée, on les débarque sans communiquer avec ceux qui les apportent. Nous remarquons en passant que, dans l'étranger, le navire qui a déposé sa cargaison au lazaret repart avant la fin de sa quarantaine, c'est-à-dire sans communiquer : on économise par là le temps et les frais d'un long séjour en pure perte. A Marseille, on ne souffre point qu'il parte avant que sa quarantaine soit épuisée : on croit cette précaution nécessaire, de peur que l'équipage, déguisant son état de contumace, ne regagne le rivage au lieu de retourner au Levant, et ne fasse des descentes sur la côte. Mais cette fraude, si peu probable, si difficile à exécuter, et qui serait si sévérement punie, rend notre navigation plus dispendieuse que celle des étrangers pour le commerce du Levant.

Les règlemens sanitaires de la Méditerranée sont anciens. Des arrêts du parlement de Provence de 1639 et 1657, attestent qu'ils faisaient loi antérieurement, et en consacrent l'autorité postérieure. Il existe un règlement du Roi, du 25 août 1683, et un grand nombre d'actes plus récens. Un édit du Roi, de 1779, les confirme indirectement en réglant la police sanitaire pour la Corse, et en déclarant que ce sont les règlemens du reste de la Méditerranée qu'on lui applique. Ils sont conservés en masse et sans détail dans la législation moderne, par les lois des 21 juillet et 30 août 1791, du 9 mai 1793, du 7 messidor an VI; par les décrets des 27 vendémiaire an VIII et 15 pluviose an IX; et l'art. 484 du Code pénal les maintient comme dispositions non abrogées.

Suivant les actes ci-dessus, Toulon a son lazaret placé dans les

gaison obtiennent la faculté de partir, et les attestations nécessaires pour légitimer le voyage, que le

attributions du ministère de la marine; mais ses administrateurs doivent prendre les directions et suivre les décisions de ceux du lazaret de Marseille. Les établissemens sanitaires de tout le reste de la côte sont sous la surveillance des préfets des départemens respectifs, et sous la police et l'administration de *la santé* de Marseille. Les ministres de l'intérieur et de la marine doivent concourir à faire les règlemens, mais ils n'en ont point fait: du moins il n'en a pas été publié.

Toute cette police est légale, mais ses règles sont éparses: elles auraient besoin d'être réunies et soumises à une nouvelle sanction, d'autant que l'on serait embarrassé pour la légitime application des peines. Elles sont prononcées suivant un système pénal différent du nôtre; les condamnations à des peines *arbitraires* ou aux galères ont besoin d'être rectifiées; les articles qui prononcent la peine de mort, si le cas y échet, méritent aussi qu'on soumette leur renouvellement à une promulgation nouvelle qui n'admette pas de pouvoir discrétionnaire.

Mais habituellement on n'avait pas de quarantaine dans l'Océan, les vaisseaux qui y viendraient du Levant étant soumis à faire leur quarantaine à Marseille ou à Toulon. Cependant on a eu plus d'une fois des craintes de maladies contagieuses qui ont fait ordonner des précautions. Il y en a de 1683, de 1706, pour les vaisseaux venant de l'Amérique; de 1713, pour ceux du Nord; et enfin un règlement du 21 octobre 1721, qui paraissait devoir être permanent: on y disait qu'en temps de contagion les officiers municipaux de chaque endroit avaient pris sur eux des précautions insuffisantes ou divergentes et ignorées de ceux qui arrivaient, ce qui était à charge au commerce: on ordonnait donc, pour établir une règle uniforme, que chaque capitaine apportât, en un paquet cacheté et adressé aux juges municipaux des lieux, des certificats constatant l'état de la santé du lieu du départ, certificats visés et expédiés par le consul de France ou par les magistrats; à défaut, les quarantaines devaient être prescrites: il y avait lieu, en cas de contravention, à la confiscation des cargaisons pour être brûlées; et enfin, les défenses mentionnées dans cet acte sont *sous peine de la vie*. Mais pendant long-temps ces craintes passagères ayant été

bâtiment est légalement censé *prêt à mettre à la voile;* dès lors il ne peut plus être saisi par les (1) créanciers, autres que ceux qui ont fourni pour les besoins du voyage; et même en ce cas une caution suffit pour le libérer de la saisie.

Par le même motif qui a dicté la disposition ci-dessus, le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou sur les chaloupes pour s'y rendre, quand

---

oubliées, les précautions sont tombées, et il n'y a pas d'acte applicable à une police sanitaire dans l'Océan.

Mais la fièvre jaune, répandue dans les États-Unis d'Amérique, portée aux Antilles, de là en Espagne à plusieurs reprises, et, ce qui du moins ne semble pas admettre de doute, de Cadix à Livourne en 1804, est venue donner de graves inquiétudes, et a fait juger indispensable de prendre des précautions sur la côte de l'Océan. On a ordonné des quarantaines, on a créé des commissions dans les départemens maritimes : cependant il n'existe encore ni loi pour astreindre, ni peine légale pour les réfractaires; il n'y a pas même d'ordonnance du Roi publiée sur cette matière; tout est à faire, et tout me paraît urgent, soit pour ne pas manquer aux précautions que, devant un tel fléau, on ne peut négliger, leur utilité fût-elle contestée, soit pour qu'aucune restriction ne soit imposée aux citoyens sans que la loi ait pourvu, soit enfin parce que le défaut d'établissemens sanitaires rend fort à charge les quarantaines dans des stations incommodes et périlleuses. Il faut convenir que ceux à qui la nécessité de la précaution ne semble pas démontrée sont fondés à regretter la prolongation des risques de leurs navires, le retard apporté à la jouissance de leurs cargaisons, les frais de séjour de leur équipage, enfin ceux du lazaret. Ce sont de trop grands sacrifices pour ne pas se hâter de les faire exiger par la loi, s'ils sont nécessaires; et, il faut l'avouer, malgré les exemples qui ne semblent que trop concluans, les hommes de l'art ne sont pas d'accord sur la nature contagieuse de la maladie, ni sur l'efficacité des quarantaines pour nous soustraire à ses ravages.

(1) *C. de Com.* 215.

le vaisseau est prêt à faire voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, à moins que ce ne soit à raison de celles qu'ils ont contractées pour le voyage, et de même, alors, ils ne peuvent être arrêtés s'ils donnent caution (1).

CHAPITRE VII.

Voyage du Navire.

ARGUMENT. — 1. Autorité du Capitaine; — 2. Faculté pour pourvoir aux besoins du navire en route; — 3 Nature de la responsabilité des Propriétaires, au sujet des dettes contractées par le Capitaine en route; — 4. Registre du Capitaine; — 5. Rapport de Mer; — 6. Rapport à la Douane; — 7. Fraude du Capitaine.

I. Sur son bord et à la mer, le capitaine est pourvu des droits du commandement; c'est un magistrat qui exerce la police coërcitive; s'il se commet un délit, il le constate et se saisit du prévenu pour le remettre à l'arrivée entre les mains de la justice (2); il fait sur son bord les fonctions de l'officier de l'état civil pour les naissances et les décès; le rôle d'équipage lui sert de registre (3); il reçoit les testamens conjointement avec l'écrivain du bâtiment (4).

Garant de ses fautes, même légères, responsable

(1) *C. de Com*.231. L'Ordonnance ne parlait que des matelots à bord : c'est d'après une observation de VALIN que le Code ajoute la circonstance des chaloupes.

(2) Ordonnance de 1681, liv. II, tit. 1er, art. 22. 23.

(3) *C. Civ.* 86.

(4) *Idem.* 988.

Digitized by Google

du navire, des hommes, des choses qui y sont embarqués, il est pourvu de l'autorité suffisante pour veiller à cette conservation; ainsi, quand les victuailles manquent pendant le voyage, il peut, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, contraindre ceux qui ont des vivres en particulier de les mettre en commun, sauf à leur en payer la valeur (1)

Il est tenu, à peine de répondre de tous les événemens, d'être en personne sur le navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières; dans le voyage, pour quelque danger que ce soit, il ne peut abandonner le navire sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage (2).

II. Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de vivres, le capitaine a droit d'emprunter sur le corps du vaisseau, ou de vendre ou mettre en gage des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins exigent (3).

Ces besoins doivent être constatés par un procès verbal, signé par les principaux de l'équipage, et sur cette pièce, le capitaine devra se faire autoriser, en France, par le tribunal de commerce et à défaut par le juge de paix; à l'étranger, par le consul français, à défaut par le magistrat des lieux (4); mais le capi-

(1) *C. de Com.* 249.

(2) *Idem.* 227. 228. L'Ordonnance ne parlait que de l'obligation d'être sur le bord à la sortie. Il est difficile que le capitaine s'en soit absenté à l'arrivée; mais au départ, il pourrait arriver assez souvent que, le navire mettant à la voile, le capitaine se réservât de le joindre en rade sur sa chaloupe, et donnât les derniers momens à ses plaisirs ou à ses affaires personnelles : c'est effectivement cette négligence qu'on a voulu réprimer.

(3) *C. de Com.* 224.

(4) *Idem.* 236.

Digitized by Google

taine qui aurait emprunté ou vendu sans nécessité ou au delà du besoin, qui aurait employé dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées, serait responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement ou du payement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle s'il y a lieu ; il lui est même ordonné, avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises pour revenir en France, d'envoyer à ses propriétaires ou de remettre à leurs fondés de pouvoirs un compte de sa gestion, signé de lui, indiquant les sommes par lui empruntées, le nom et la demeure des prêteurs, l'état de sa cargaison, et le prix des marchandises qui la composent (1) (en supposant qu'il en soit le gérant et qu'il l'ait achetée pour ses armateurs, car autrement cette injonction serait inutile. Valin en avait fait la remarque).

Quand des marchandises ont été ainsi empruntées et vendues pour les besoins de l'armement, le propriétaire est tenu d'en faire compte à ceux à qui elles appartiennent, comme s'ils avaient fait en argent l'avance du montant; elles sont évaluées au cours des marchandises de la même nature et de la même qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de l'arrivée (2). Le frêt est dû et retenu sur ce prix avec une juste raison ; les marchandises sont censées abordées avec le navire et vendues au lieu de leur destination ; cependant, si le navire se perd, le payement des effets ainsi employés se fait sur le pied de leur vente réelle au lieu où le besoin a forcé de la faire : le fret est toujours acquis et retenu.

III. Nous avons remarqué que la responsabilité des

(1) *C. de Com.* 235.

(2) *Idem.* 298.

propriétaires par le capitaine cesse en général moyennant l'abandon du navire et du fret; Valin (1) croit qu'il y a lieu de distinguer: selon lui, l'abandon met le propriétaire à l'abri des faits proprement dits, des dommages que le capitaine aurait pu encourir; quant aux emprunts, s'ils sont faits à la grosse, ils n'obligent le propriétaire qu'autant que le navire arrive à bon port, c'est le prêteur qui se charge du risque du naufrage; ainsi, le propriétaire ne craint pas d'éprouver à la fois la perte de son navire et l'obligation de payer la dette; mais si le capitaine n'a pas pris cette voie, s'il a trouvé plus commode ou plus économique pour le propriétaire d'emprunter purement et simplement par lettres de change, ou en vendant une partie de la cargaison, c'est un fait consommé, c'est une dette pure et simple dont l'abandon du navire et du fret ne dégage pas le propriétaire; il reste garant pour son préposé: il faut cependant pour cela que le titre qu'il aura délivré au prêteur exprime clairement que l'emprunt est fait pour le compte de l'armateur et du navire. Au reste, la précaution de ne permettre l'emprunt qu'en vertu d'une ordonnance du juge doit empêcher l'abus; il n'est pas douteux que celui qui prête pour les besoins du navire ne soit obligé de se faire représenter l'ordonnance qui les constate et qui autorise l'emprunt.

Mais Emérigon (2) soutient que cette doctrine, admise dans quelques législations étrangères est totalement inadmissible et erronée sous le régime de l'ordonnance française (copiée par le Code). Il y est dit, sans réserve ni exception, que l'abandon du na-

(1) Valin, sur l'art. 19, du tit. 1er, liv. II, de l'ordonnance.
(2) Emerigon, *Contrats à la grosse*, chap. IV, sect. XI, § 5.

vire et du fret dégage l'armateur de sa responsabilité : il n'y a pas de distinction établie entre l'engagement du capitaine par lettre de change ou par change maritime ; sur quoi, Emerigon cite un grand nombre de jugemens qui, en cas de perte du navire, ont dispensé les propriétaires de payer les lettres de change de leurs capitaines, s'ils ne les avaient pas acceptées avant la perte, ou s'ils n'avaient pas donné pouvoir au capitaine d'en fournir pour économiser les intérêts maritimes. Un de ces jugemens l'a prononcé dans un cas où le juge des colonies avait permis au capitaine l'emprunt sur lettre de change. Parmi les arrêts cités, l'un des plus notables est du parlement d'Aix, du 18 mai 1761 ; le dernier jugement est une sentence de l'amirauté de Marseille, du 20 décembre 1780.

IV. On a pu remarquer que dans les diverses occasions considérables, le capitaine est tenu de prendre avis de ses principaux compagnons : ces délibérations, toute sa comptabilité, tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui donne lieu à un compte à rendre, ou à une demande à faire, doit être exactement inscrit sur un livre (1) paraphé, semblable à celui des marchands. La route et ses événemens sont décrits sur ce journal, quoique le Code ne le dise qu'implicitement ; il sert pour appuyer les déclarations qui doivent faire foi de tout ce qui se rapporte au voyage.

V. A l'arrivée au port, le capitaine est tenu de faire viser son registre dans les vingt-quatre heures, et de faire son rapport (2); à moins de péril imminent,

(1) *C. de Com.* 224.
(2) *Idem*, 242.

il ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir satisfait à ces formalités (1). Le rapport doit énoncer le lieu et le temps du départ, la route tenue, les hasards qu'on a courus, les désordres et accidens, s'il en est arrivé, et toutes les circonstances remarquables du voyage. Le capitaine ne peut prouver en sa faveur ou à sa décharge, que conformément au rapport. Cette pièce même ne fait foi que lorsqu'elle *est vérifiée*, c'est-à-dire lorsque les gens de l'équipage, interrogés, confirment la déposition du capitaine (2) : témoins nécessaires de ce qui s'est passé en mer et loin du lieu où ils déposent, leur rapport concordant en est cru; même la foi est accordée au témoignage isolé du capitaine, s'il s'est sauvé seul du naufrage ; au reste, le tout est sans préjudice des autres preuves s'il s'en trouve, et la contre-preuve toujours réservée (3); quand il en est besoin tout l'équipage est interrogé, même les passagers. Dans quelques pays, en cas de contestation, l'admission du rapport devient un incident devant le tribunal; et lorsqu'il est reçu par un jugement, il fait foi en justice, et l'on ne peut plus prouver contre son contenu.

Suivant le Code, le rapport au lieu de l'arrivée en

(1) *C. de Com.* 248. Le Code, copiant l'Ordonnance, dit : *à peine de poursuites extraordinaires*; c'est une expression de l'ancienne procédure, pour dire *au criminel.* Elle n'a aucun sens, surtout quand le Code pénal n'a spécifié aucune peine pour le délit qui doit être ainsi poursuivi.

(2) *Idem.* 247. Dans l'usage, quand le faits déclarés n'ont rien de suspect qui fasse interroger d'office tout l'équipage, on se contente de la déposition de deux des principaux officiers du bord, à qui l'on donne lecture du rapport et qui l'affirment véritable.

(3) *Idem.* 246.

France, doit être fait devant le président du tribunal de commerce; à défaut au juge de paix, lequel doit le renvoyer sans délai au greffe du tribunal de commerce le plus voisin pour y rester déposé (1).

A l'arrivée dans un pays étranger, le capitaine doit se présenter au consul de France, lui faire son rapport et en retirer certificat (2). On n'a pas dit, mais il est également certain que là où il ne se trouve pas de consul, le rapport doit être fait aux autorités du pays; si le capitaine a éprouvé des accidens desquels il doive être indemnisé, ou dont il ait à justifier aux intéressés la cause fortuite, il faut nécessairement pour les constater un rapport fait immédiatement à l'arrivée, à l'étranger comme en France. Si le capitaine relâche en route, il doit pareillement se présenter aux mêmes autorités respectivement, et déclarer les causes de sa déviation (3).

VI. Les règlemens actuels obligent le capitaine à faire un semblable rapport à la douane (4); et elle se charge très bien d'empêcher tout débarquement de marchandises avant qu'on y ait satisfait. On conçoit que le capitaine soit tenu de manifester à la douane

(1) *C. de Com.* 243.

(2) *Idem.* 244.

(3) *Idem.* 245. Ici les autorités locales, au défaut du consul, sont mentionnées; le rapport se nomme aussi *le Consulat*, et en Italie *le Testimonial.*

(4) Il n'existe de loi à ce sujet que celle du 27 vendémiaire an 11. Le Code de Commerce semblait avoir aboli de droit sa disposition sur les rapports, puisqu'il en prescrivait une nouvelle; mais la Douane crut être autorisée à continuer d'exiger qu'elle fût exécutée, et elle le prescrivit par une circulaire du 18 janvier 1808, confirmée par des lettres du ministre des finances du 4 mars 1808, et du ministre de la justice du 20 avril suivant.

le lieu d'où il vient, et ce qu'il apporte; mais les autres circonstances de la route sont étrangères à cette administration, et les déclarations dont elle a besoin ne doivent avoir rien de commun avec le rapport légal. Il fut un temps où venir d'un port plutôt que d'un autre, où avoir rencontré en chemin un navire d'un certain pavillon, était un crime politique ou fiscal, entraînant la confiscation : il était conséquent alors que l'administration s'emparât de l'interrogatoire; on le faisait subir à tous les individus du bord, un à un, non pour apurer la responsabilité des cas fortuits entre les intéressés, mais pour rechercher les circonstances auxquelles la contrebande était attachée. De là l'ordre à tout capitaine, de faire son rapport à la douane, même avant de l'avoir fait au magistrat à qui le Code en remet le soin. Il est résulté de cet état de choses que les capitaines contraints à faire une démarche à la douane, négligent d'aller la refaire au tribunal; beaucoup ne conçoivent pas l'utilité de cette répétition. Il est cependant certain qu'ils ne peuvent acquérir de droit ni de décharge que par l'acte fait devant le magistrat que la loi désigne pour cet effet; en cas de contestation, rien ne pourrait suppléer l'affirmation et l'interrogatoire reçus par le juge, à l'égard des tiers, comme le sont les propriétaires du vaisseau, de la marchandise et les assureurs (1).

(1) Dans un projet de loi sur la police fiscale de la navigation, l'administration des Douanes propose de substituer le rapport fait devant elle, à celui qui est fait en justice. Il serait contre tous les principes que ce qui se passe entre le fisc et un déposant, pût faire la loi de ceux qui sont étrangers à la police d'une administration des contributions publiques, et que le commis à la navi-

Digitized by Google

VII. La nécessité d'en croire le capitaine et l'équipage, quand ils se font preuve à eux-mêmes sur des événemens qu'eux seuls ont pu voir, fait courir un risque qui malheureusement n'est pas sans exemple. Un rapport bien régulier et bien vérifié peut suffire à un capitaine pour attester le prétendu naufrage d'un navire qu'il aurait vendu dans un lieu éloigné, ou la perte en mer au moyen d'un échouement ou d'un incendie ménagé exprès et à propos, de marchandises qu'il aurait soustraites en route, ou même dont il aurait simulé le chargement. En ce cas, l'équipage ne manque pas de se sauver dans la chaloupe, et de venir raconter le cas sinistre arrivé. En quelques endroits, on l'appelle du nom énergique de *mauvais voyage à sauvement*. Celui de *baraterie du capitaine* est exclusivement réservé à cette fraude en Italie (1). Elle est ordinairement combinée avec de prétendus chargeurs, et faite par conséquent, non pour que le capitaine vole les effets embarqués, mais pour qu'avec sa complicité, des assurés dérobent à leurs assureurs le prix d'un chargement supposé ou frauduleusement surapprécié.

Les intéressés ont, pour se garantir de cette machination, les précautions dont nous avons parlé, les preuves à tirer du registre de bord, si tant est qu'on ne l'ait pas fait périr dans le naufrage, ou préparé à loisir; l'interrogatoire de tous ceux qui se

---

gation d'un bureau de douane remplaçât le président d'un tribunal, pour donner acte et pour faire l'instruction et la preuve de ce qui décide des intérêts les plus graves entre un grand nombre de citoyens.

(1) Le mot de *baraterie* s'est étendu chez nous, tant bien que mal, à la faute, même simple, du capitaine.

trouvaient à bord, la possibilité de les faire tomber en contradiction, et la chance ordinaire que laissent, pour la découverte de la vérité, l'association des malfaiteurs, leur prompte discorde et leurs accusations réciproques. Quelquefois le hasard a conduit à découvrir que les marchandises prétendues naufragées avaient été vendues par les gens de l'équipage à leur profit; mais en général, la preuve de la *baraterie* est fort difficile à acquérir.

Quant à la peine qu'encourent les coupables, nous avons déja remarqué qu'elle n'est pas écrite dans le Code de commerce. Suivant l'Ordonnance de 1681, le capitaine qui fait fausse route, vole ou dilapide les effets qui sont sous sa garde, est puni *corporellement* (1); celui qui fait méchamment échouer ou périr son navire est puni *de mort*, ainsi que celui qui le livre à l'ennemi (2). Suivant les règles actuelles, la première de ces dispositions ne laisse aucune peine à décerner, à cause de son expression vague et arbitraire. On ne peut dire que la seconde est abrogée; un grand nombre d'articles de l'Ordonnance de 1681, non reproduits dans le Code de commerce, mais réglant des matières sur lesquelles il n'a pas prononcé, sont évidemment maintenus dans leur autorité, en attendant d'être recueillis dans un Code ou dans une ordonnance sur la marine marchande. Mais quoique Valin (3) nous apprenne qu'il a existé des condamnations capitales contre les capitaines qui faisaient périr leurs navires, il serait pénible d'avoir à prononcer aujourd'hui une peine de

(1) Ordonnance de 1681, liv. II, tit. 1er, art. 35.

(2) *Idem*. Art. 36.

(3) Sur l'article 36.

Digitized by Google

mort que le Code pénal actuel n'a pas confirmée. Il est singulier qu'en l'omettant dans ce cas, il ait songé à la décerner contre celui qui incendie un navire ou le fait périr par une mine (1); mais quoique sa disposition soit inexactement rédigée (ce qui fait frémir quand il s'agit d'une peine de mort), on croit voir que cette peine est portée contre l'incendiaire de la propriété d'autrui; et il me semblerait impossible qu'on l'appliquât à celui qui brûle son propre vaisseau même pour masquer le vol d'une autre propriété.

Quant au chargeur qui a machiné une *baraterie* contre ses assureurs, l'Ordonnance n'a point de disposition contre lui : la jurisprudence des parlemens appliquait la peine des galères à temps ou à perpétuité; aujourd'hui il y aurait une étrange alternative. Si le chargeur était poursuivi comme *complice* du capitaine, il faudrait lui appliquer la même peine qu'à celui-ci sans mitigation, ce qui serait énormément aggraver l'ancien usage; si on l'attaquait seul (2), on ne trouverait à lui infliger que la peine de l'escroquerie, ce qui serait trop peu sans doute pour un vol aussi qualifié, pour un si énorme abus de la foi publique et du privilége des témoins nécessaires. Il est vrai qu'il est à peu près impossible que ce délit ne soit pas compliqué avec celui d'avoir fait fabriquer

(1) Code pénal, art. 434. 435.

(2) Ce cas peut arriver si le capitaine est mort avant d'avoir été mis en jugement; le prétendu chargeur, s'adressant à des assureurs éloignés du lieu de la scène, pourrait aussi leur avoir présenté un faux connaissement, et leur rapporter des actes d'un faux naufrage, sans que la marchandise ou le vaisseau eussent existé; mais alors il y aurait crime et peine de faux.

des pièces fausses, ou d'en avoir fait sciemment usage. Néanmoins il est urgent d'ajouter quelque règle certaine, soit au Code de commerce, soit au Code pénal (1).

CHAPITRE VIII.

Accidens en voyage.

ARGUMENT. — 1. Blocus du Port de la destination; — 2. Obstacle temporaire; — 3. Réparations à faire; — 4. Jet à la mer, ou autres sacrifices au salut commun; — 5. Echouement; — 6. Naufrage.

I. La conduite à tenir dans les accidens de la route, et leur conséquence entre tous les intéressés, sont le sujet de ce chapitre et des suivans.

Le capitaine en voyage peut trouver bloqué le port où il se rendait. Si ce cas n'a pas été prévu dans les conditions de l'affrétement, ou dans les ordres qu'il a reçus, il doit se porter dans un des ports voisins, de la même puissance, s'il lui est permis d'y aborder (2); néanmoins il peut rencontrer une prohibition absolue pour tout un pays : s'il est donc obligé de revenir avec son chargement au lieu du départ, il ne lui sera dû que le fret du voyage

(1) Les fraudes et délits des capitaines et équipages marchands, barateries, etc., étaient de la compétence criminelle des amirautés. Par la loi du 13 août 1791, qui supprime ces juridictions, la connaissance de ces délits fut renvoyée aux tribunaux correctionnels, sans préjudice de la procédure par jurés dans les cas qui en seront susceptibles. (Les cas et les règles de cette procédure n'étaient pas encore déterminés à cette époque.)

(2) *C. de Com.* 279.

d'aller, quand même l'affrétement aurait été fait pour l'aller et pour le retour (1). Nous parlerons ailleurs de ces blocus intimés pour tout un pays, et de l'obligation où les neutres se sont trouvés de déférer à ces notifications; car un capitaine eût été responsable du risque qu'il aurait fait courir à la cargaison, s'il s'était obstiné à mépriser le blocus prétendu. Fréquemment aussi une croisière établie dans les eaux d'un pays ennemi, a obligé les neutres qui se présentaient, à se rendre dans un pays voisin; ce qui a donné occasion aux capitaines de demander aux magistrats des lieux acte de la tentative qu'ils avaient faite, et de l'obstacle éprouvé, en sorte que leur voyage fût déclaré fini, et leur fret gagné avec faculté, au besoin, de faire vendre la cargaison pour leur payement. Tout ceci n'avait pas été prévu par l'ancienne Ordonnance, ces procédés n'avaient pas encore été mis en usage; mais au temps de la promulgation du Code, il n'était malheureusement pas permis de les ignorer, et il eût fallu donner quelque règle sur ces *voyages finis* hors de la destination, tandis qu'on n'a fait que copier l'ancienne disposition sur le retour au port du départ, en cas de blocus.

II. Si le capitaine ne rencontre qu'un obstacle temporaire, on attend qu'il passe. Nous avons vu que si l'on s'arrête dans un port pour cette cause, les mois de loyer de l'équipage sont réduits à la moitié (2); mais les conventions d'affrétement subsistent entièrement. La marchandise attend (3): si cet obstacle est un arrêt de prince, il n'est dû aucune augmen-

(1) *C. de Com.* 299.
(2) *Idem.* 254.
(3) *Idem.* 277.

tation de nolis, quand le navire est affrété au voyage. S'il est loué au mois, le loyer est suspendu pendant la détention; mais alors la nourriture et les loyers de l'équipage sont supportés à frais communs entre le propriétaire du navire et celui de la marchandise (1).

III. Si le navire a besoin de réparations en route, la cargaison attend, et l'on ne peut la retirer sans payer le fret entier; mais si le navire ne peut être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre pour terminer le voyage. Si l'on ne peut trouver un autre navire, le voyage est fini (2). Le fret n'est payé qu'à proportion du chemin qu'on a fait, ou, comme on dit, *du voyage avancé*, et les propriétaires de la marchandise la font retirer comme ils l'entendent, sauf leurs droits contre leurs assureurs. Mais le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts, si l'affréteur prouve que lorsque le navire a mis à la voile, il était hors d'état de naviguer (3). Le capitaine ne serait pas admis à prouver le contraire s'il ne produisait pas le procès verbal de visite au départ; et contre cet acte la preuve est admissible.

Au reste, le voyage ne finit point hors du port de la destination, soit par interdiction survenue, soit pour cause d'innavigabilité, sans que le juge du

---

(1) *C. de Com.* 400.

(2) *Idem.* 296. L'Ordonnance, comme le Code, obligeait le capitaine à chercher un autre vaisseau; VALIN croyait cependant qu'il n'y était pas tenu. Je ne pense pas que l'on pût juger ainsi contre des termes précis d'une disposition au reste parfaitement raisonnable. L'augmentation du fret n'est pas à la charge du propriétaire ou du capitaine, comme on le verra sur l'article 393.

(3) *Idem.* 297.

lieu où le navire se trouve, l'ait reconnu et prononcé à la requête du capitaine. Il est d'usage en ce cas, de donner un curateur d'office aux intéressés absens, et de constater les faits, particulièrement l'innavigabilité, par visite d'experts; le Code garde le silence sur cette procédure.

Quand le navire a été déclaré innavigable, le capitaine a qualité pour le mettre en vente (1).

IV. Quand, afin d'échapper à la tempête, ou à la poursuite de l'ennemi, le capitaine se croit obligé de jeter à la mer une partie des effets du navire ou de la cargaison, de couper ses mâts, d'abandonner ses ancres ou sa chaloupe, il y est autorisé, après avoir pris l'avis des principaux de son équipage et des intéressés à la cargaison s'il s'en trouve à bord (2). S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi. Les choses les moins nécessaires et les plus pesantes et de moindre prix sont jetées les premières; ensuite les marchandises du premier pont, au choix du capitaine, et toujours par l'avis de l'équipage (3). Le capitaine est tenu de mettre par écrit, aussitôt qu'il en a les moyens après le danger, la délibération verbale qui été prise (4). Elle doit exprimer les motifs qui ont déterminé le jet ou l'abandon des choses sacrifiées, et désigner les objets jetés ou endommagés. Les délibérans doivent signer, ou leur refus être exprimé avec ses motifs. Cette délibération est transcrite sur le registre du bâtiment; et au premier port où le navire aborde,

(1) *C. de Com.* 237.
(2) *Idem.* 410.
(3) *Idem.* 411.
(4) *Idem.* 412.

il est enjoint au capitaine d'affirmer dans son rapport les faits contenus dans la délibération (1).

V. Si le navire échoue, le capitaine, tenu de ne l'abandonner, pour quelque danger que ce soit, que par l'avis des officiers et principaux de l'équipage, est expressément obligé par la loi de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, à peine d'en répondre en son propre nom (2); si ces objets ainsi tirés du navire périssent par cas fortuit ultérieur, il en est valablement déchargé. Si le navire se perd en lieu où il soit possible d'en sauver les débris, le capitaine est tenu d'y travailler, d'y employer l'équipage, et de requérir tous les secours possibles; ce qui est récupéré répond en tout état des frais de sauvetage.

VI. Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de ses gens, est obligé de se présenter devant le juge du lieu, et à défaut devant toute autre autorité civile; d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de l'équipage qui se trouveraient avec lui (il doit indiquer dans sa déclaration ceux qui se sont sauvés, mais qui sont absens); enfin il doit lever expédition de ce rapport pour le rapporter avec lui (3). Sa décharge ne peut être acquise que sur les preuves qui ressortiront de ces formalités.

---

(1) *C. de Com.* 413.
(2) *Idem.* 241.
(3) *Idem.* 246.

CHAPITRE IX.

Suite du précédent; — Avaries et Pertes.

ARGUMENT. — 1. Principes généraux; — 2. Dispositions du Code; — 3. Frais qui ne sont pas réputés avaries; — 4. Avaries simples; — 5. Avaries communes; — 6. Sinistres; — 7. Avaries sur le Fret.

I. Par qui doivent être supportés les frais et les pertes résultans des accidens du voyage? Quelques règles très-simples répondent à cette question, et régissent toutes les applications qui se présentent; c'est ici que la longue expérience et la sagesse antique n'ont rien laissé à faire aux modernes. La loi Rhodienne sur le jet a fait le texte de nos ordonnances et de notre code. Les règlemens du moyen âge et les recueils qui nous les ont transmis, plus diffus dans leur style, ne s'écartent point en résultat de ces règles consacrées.

1° Le navire voyage aux frais de l'armateur; le fret comprend le dédommagement de toutes les dépenses ordinaires que le voyage lui occasionne; la cargaison n'y participe en aucune manière.

2° Le navire doit être équipé et approvisionné par l'armateur; si quelque accident fortuit ou la suite de quelque négligence dans l'armement obligent à faire de nouvelles provisions en route, la cargaison n'a aucune part à cette dépense.

3° Les purs accidens sont à la charge de chaque chose qu'ils atteignent; il n'y a communauté de perte que lorsqu'il y avait confusion de propriété.

Digitized by Google

4° Mais le fait de l'homme travaillant par délibération au salut commun, et toutes les suites mêmes fortuites de ces démarches volontaires sont à la charge et au profit commun de toutes les propriétés en risque.

5° Si le cas fortuit l'emporte sur l'effort, et que la délibération ne sauve pas le navire, il ne reste pour chacun qu'à souffrir le malheur qui le frappe; il n'y a plus de communauté.

Ainsi les hasards sont pour chacun, les sacrifices volontaires aux dépens de tous; et dans le *sinistre*, c'est-à-dire dans le cas de pertes irremédiables, *qui sauve, sauve.*

II. Ces maximes, qui sont universelles, sont exprimées par notre code: toutes dépenses extraordinaires, dit-il, faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément; tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement sont avaries (1); il en est de deux classes, les *grosses* ou *communes*, et les *simples* et *particulières* (2): les simples sont en général les dépenses faites ou le dommage souffert pour le navire seul ou pour la marchandise seule (3); elles sont supportées ou payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou causé la dépense (4). Les avaries grosses ou communes sont en général les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après des délibérations motivées pour le bien et salut commun des marchandises

(1) *C. de Com.* 391.
(2) *Idem.* 399.
(3) *Idem.* 403.
(4) *Idem.* 404.

et du navire (1); elles sont supportées au marc le franc par les marchandises sur leur entière valeur et par le navire et le fret, néanmoins pour la moitié de leur valeur seulement (2).

III. Nous allons passer aux applications en suivant l'ordre de nos premières maximes.

1° Les dépenses ordinaires pour conduire le navire à l'entrée des ports ou rivières (pilotage et lamanage), ou pour les y faire remorquer (touage); les droits d'ancrage dans les ports, de feux et balises (droits locaux pour l'entretien des phares et signaux); ceux de visites, rapports; en un mot, tous les droits attachés à la navigation ne sont pas même des avaries (3), ce sont de simples frais à la charge du navire, comme les droits de douane sur les marchandises et autres semblables sont à la charge des propriétaires des marchandises; les droits et frais de quarantaine frappent ordinairement la cargaison et le navire, mais séparément, et chacun paye les siens.

Anciennement les frais de pilotage, d'ancrage, etc., dits *frais de port*, étoient supportés en commun, deux tiers par la cargaison et un tiers par le navire (4). Cet arrangement se conserve comme clause conventionnelle dans beaucoup d'affrétemens, car toute convention licite, même sur les avaries, est permise (5); mais on a cru devoir dans le Code reporter les frais de port en entier sur le navire; c'est dans le taux du nolis que les parties ont égard à cette dépense. Il reste

(1) *C. de Com.* 400.
(2) *Idem.* 401.
(3) *Idem.* 406.
(4) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. VII, art. 8.
(5) *C. de Com.* 398.

de l'ancien usage le nom d'*avaries ordinaires*, joint souvent à celui de *chapeau*, pour désigner l'accessoire ou supplément de fret qui est ordinairement accordé.

IV. 2° Tous les frais de relâche par besoin d'avitaillement ou de réparations, voies d'eau, etc., sont avaries simples à la charge du navire (1). Nous avons vu que le capitaine peut emprunter de la cargaison des valeurs pour se faire les fonds dont il a besoin ; mais qu'elles sont restituées par le propriétaire du navire, à leur juste prix (2), sous la retenue du fret (3), car elles sont censées avoir accompli le voyage ; le propriétaire de la marchandise n'a donc souffert que la vente forcée.

3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par accidens; toute dépense pour les remplacer, même celle des relâches pour cet effet; la nourriture pendant ces relâches ou pendant la quarantaine, sont avaries simples pour le vaisseau (4). La nourriture des matelots et la portion des loyers qui leur est due en cas d'arrêt de prince, sont aussi avaries simples si le navire est affrété au voyage.

Les dommages arrivés aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage, échouement, et les frais faits pour les sauver, sont avaries simples pour leurs propriétaires respectifs (5); mais si le dommage est arrivé faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni

(1) *C. de Com.* 403. 3°.
(2) *Idem.* 234.
(3) *Idem.* 298.
(4) *Idem.* 403. 3°. 4°. 5°.
(5) *Idem.* 403. 1°. 2°.

de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage: cette avarie particulière, supportée par le propriétaire de la marchandise, lui laisse son recours sur le capitaine, et ses dommages sont affectés sur le fret et sur le navire (1).

V. 4° Il y a avarie commune pour les choses données à l'ennemi ou aux pirates par composition et à titre de rachat pour le navire et les marchandises; pour celles qui ont été jetées à la mer, et pour les dommages occasionés par le jet aux marchandises restées dans le navire; pour les frais de déchargement fait à fin d'alléger le navire et d'entrer dans un havre ou une rivière, quand on est obligé de prendre ce parti pour se sauver de la tempête ou pour échapper à l'ennemi; pour les frais faits afin de relever le navire échoué à dessein, dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise; les pansemens et la nourriture des matelots blessés en défendant le navire; les loyers et la nourriture de l'équipage pendant l'arrêt de prince, si le navire est affrété au mois; enfin les loyers et la nourriture pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun (2): quant à ceux-ci, le Code ne les place dans cette catégorie que lorsque le navire est affrété au mois. Il me semble que cette restriction serait une injustice, si elle n'était une simple erreur. Toute la réparation des dommages soufferts par délibération pour le salut commun, et par conséquent le temps et les frais d'entretien qui y sont consumés, doivent entrer dans l'avarie commune: cette règle ne souffre aucune exception. Dans les pays étran-

(1) *C. de Com.* 191. 1°.
(2) *Idem.* 400.

gers, on a déclaré simple avarie les frais de la relâche pour les réparations des dommages fortuits. Il est conséquent de regarder comme avarie commune les dommages volontairement soufferts pour le salut commun (1).

Nous venons de faire mention du rachat parmi les causes d'avarie commune. En cas de prise le capitaine est autorisé à faire toute convention qui sauve le navire et la cargaison; il peut souscrire un billet de rançon, et fournir des otages pour la sûreté du payement. Le navire et tout ce qu'il renferme ainsi que le fret sont justement soumis à contribuer au payement d'un tel engagement. Si une partie de la cargaison est ainsi donnée par rachat, elle entre en contribution comme les effets jetés (2).

5° Mais il n'y a de contribution qu'autant que

(1) VALIN avait remarqué, sur les articles correspondans de l'Ordonnance, que, dans les arrêts de prince, la distinction de l'affrétement au mois ou au voyage, pour frais de la nourriture ou des loyers de l'équipage, une avarie commune ou simple était peu fondée en raison. Le Code, loin d'avoir eu égard à cette observation, paraît ici avoir voulu étendre la même disposition à la relâche pour réparation d'avaries communes; ce qui est fort aggraver le motif de reproche, et sortir tout-à-fait des principes.

(2) *C. de Com.* 304. Cet article, en réglant la contribution du rachat, et celui qui suppose des marchandises données en mer par contribution (400), fondent implicitement le pouvoir du capitaine pour racheter la cargaison ou le navire; car d'ailleurs il n'est pas directement établi. Au titre des Assurances, art. 395 et 396, c'est l'assuré qui est autorisé au rachat; ainsi qu'à l'art. 381, c'est encore l'assuré qui est tenu de travailler au sauvetage. Mais en mer le capitaine est le représentant naturel de tous les propriétaires qui ont leurs intérêts dans le navire; nous avons vu, à l'occasion du jet, que les présens n'ont même que la voix consultative, et que le capitaine décide.

le jet sauve le navire. S'il a péri, les marchandises sauvées ne sont point tenues de payement, ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées (1). L'avarie qui eût été commune redevient avarie simple à la charge de chaque intéressé séparément.

VI. L'événement *sinistre* qui finit toute communauté et qui donne lieu au *sauve qui peut*, consiste dans le naufrage, l'échouement avec bris, l'innavigabilité du navire par fortune de mer, son incendie, la prise sauf le rachat, l'arrêt de prince prolongé qui oblige d'abandonner le voyage projeté (2).

VII. Les conséquences de ces principes pour le payement du fret, sont :

Qu'il n'en est point dû pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou prises par les ennemis; et que s'il en avait été payé un d'avance, le capitaine serait tenu de restituer (3);

Que le fret lui est dû au contraire sur les marchandises jetées à la mer ou données par composition; car leur valeur étant payée aux propriétaires, elles sont censées arrivées à bon port; le capitaine contribue au surplus à cette répartition de perte sur son fret (4).

---

(1) *C. de Com.* 423.

(2) *Idem.* 369.

(3) *Idem.* 301.

(4) *Idem.* 303. Les articles 21 et 22 de l'Ordonnance, tit. III, liv. III, donnaient cette règle séparément pour les marchandises sauvées du naufrage et pour celles rachetées; et comme les effets rachetés en pleine mer ne sauraient demeurer *au lieu de la prise*, on n'avait pas pensé à introduire pour ce cas la distinction du fret entier et du fret partiel; elle y est appliquée par le Code, en ce qu'il a réuni les deux articles en un seul, et englobé le sauvetage et le rachat; et ce n'est pas mal à propos, car, après tout, un

Le fret lui est dû sur les marchandises sauvées ou rachetées, sauf sa part à la contribution du rachat; mais il ne le reçoit qu'à proportion du chemin qu'elles ont fait jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage; il lui est dû en entier s'il les conduit au lieu de leur destination.

CHAPITRE X.

Suite des précédens; — Contribution et Règlement d'Avaries.

Argument. — 1. Dommages constatés; — 2. Evaluation des Pertes; — 3. Répartition; — 4. Délai pour les réclamations d'Avaries; — 5. Avaries au-dessous d'un pour cent; — 6. Avaries commune et simple, mélangées; — 7. Abordage.

I. Quand le capitaine et ceux dont il a pris les avis ont consigné au registre la délibération d'abord verbale, par laquelle, au milieu du péril, ils ont résolu le jet ou telle autre mesure pour le salut et le compte commun; quand au premier port où le navire aborde,

vaisseau peut être racheté dans un port, soit que le capteur l'y ait rencontré, soit qu'il l'y ait conduit avant la rançon. Mais en réunissant deux articles de l'Ordonnance en un, le Code l'a divisé tout différemment en deux paragraphes : or, la condition imposée au capitaine de contribuer au rachat, pour gagner son fret, ne se trouve plus que dans la seconde partie; et il faudrait en conclure que le fret ne contribue que lorsqu'il est perçu en entier en achevant le voyage. Il serait très-injuste qu'il en fût ainsi; quelque réduction que le capitaine supporte, à raison du voyage abrégé, il est impossible qu'il gagne aucune partie du fret, sur des marchandises sauvées par une composition, sans contribuer proportionnément au rachat.

le capitaine a eu soin d'affirmer les faits, objet de cette délibération, et de produire les gens de son bord pour confirmer son rapport par leur témoignage, il prend du magistrat auquel il a fait sa déclaration, une expédition du tout en bonne forme (1), et il conserve cette pièce fondamentale, pour la présenter au lieu où sa cargaison doit être débarquée; car c'est là qu'il sera procédé au règlement de la contribution. Il faut entendre cependant que si le mauvais état du navire fait finir le voyage au lieu de la relâche, c'est dans ce lieu qu'on opère. Si la mouillure des marchandises, ou telle autre suite de l'accident oblige à débarquer, pour recharger après des réparations, c'est aussi au même lieu que l'on constate l'état de ce qui sort du navire. Enfin si cet état est tel qu'il y ait sujet de craindre un dépérissement plus grand en portant la marchandise plus loin, le capitaine s'adresse aux tribunaux pour que la vérification en soit faite, et la vente, s'il y a lieu, ordonnée pour compte de qui appartient. Les expertises et les actes de la vente sont, en ce cas, au nombre des pièces dont le capitaine lève et rapporte des expéditions; elles servent à sa décharge envers le propriétaire, si l'avarie est simple et à la charge de celui-ci; elles servent de bases au règlement de l'avarie commune, si le dommage est de ceux qui doivent y entrer.

En quelque endroit que la vérification se fasse, elle a lieu à la diligence du capitaine, en France, par l'autorité du tribunal de commerce ou du juge de paix, s'il n'y a pas de tribunal; au dehors par

---

(1) *C. de Com.* 414.

Digitized by Google

l'autorité du consul de France, ou à son défaut du magistrat du pays. Des experts sont nommés par ces autorités et prêtent serment avant d'opérer (1); ils sont chargés de constater le dommage, et aussi d'en régler la répartition, si elle est dans le cas d'être faite au même lieu; leur règlement est rendu exécutoire par les mêmes magistrats. Il en est ici comme des protêts; la nécessité fait accorder aux juges et officiers étrangers une foi qu'on n'attribuerait pas à leurs autres actes. Au reste, nul doute qu'on ne soit reçu à plaider contre l'homologation des expertises et règlemens faits en France, et contre l'exécution des règlemens faits dans l'étranger.

Les intéressés présens au lieu où se font ces opérations y sont appelés, quoique le Code ait négligé d'en faire une règle. On nomme ordinairement un curateur aux intérêts des absens connus ou inconnus, tant pour eux que pour les assureurs qu'ils peuvent avoir.

II. L'évaluation des effets qui doivent contribuer est faite, quant au navire, suivant l'expertise, quant aux marchandises sur la valeur estimée au lieu du déchargement (2), la qualité constatée par les connaissemens et les factures, s'il y en a (3); les marchandises jetées sont évaluées sur le même pied. On recourt au connaissement pour reconnaître la qualité de chaque objet; mais s'il était prouvé qu'elle eût été déguisée, qu'elle fût d'une valeur supérieure ou inférieure à ce que le connaissement indique, on prendrait de ces deux valeurs la plus forte pour faire

(1) *C. de Com.* 416.

(2) *Idem.* 417.

(3) *Idem.* 415.

contribuer les effets sauvés, et la plus faible pour rembourser l'indemnité des effets perdus (1). Les effets chargés sur le tillac contribuent s'ils sont sauvés, sans qu'on tienne compte de leur perte au propriétaire, sauf son recours contre le capitaine, si celui-ci les a ainsi placés sans la permission du chargeur (2). Pour les dommages du navire, on ne porte en compte que ceux qu'on a faits volontairement pour l'avantage commun, comme si on l'a ouvert pour faciliter le jet (3).

Le dommage des marchandises directement arrivé en exécutant le jet ou quelque autre opération délibérée, entre de même en contribution. Si des effets ont été tirés du bord et placés sur des alléges afin de mettre le navire en état d'entrer dans une rivière ou dans un port, et que cette portion vienne à périr, il y a lieu à la contribution comme si ces marchandises eussent été jetées. Mais si le navire périt et que les marchandises mises sur les alléges arrivent à bon port, elles ne contribuent point à la perte

(1) *C. de Com.* 418.

(2) *Idem.* 421. Nous avons vu qu'il est permis de charger sur le tillac dans le petit cabotage ; la conséquence de cette permission est qu'en ce cas ces marchandises, si elles sont jetées à la mer, ne sauraient manquer d'être remboursées. VALIN remarque qu'il en était ainsi dans la jurisprudence, tandis que l'art. 13, liv. III, tit. VIII de l'Ordonnance était dans les mêmes termes que le Code a adoptés ; le Code, qui a corrigé, conformément à cet usage, l'article 12 de l'Ordonnance, liv. II, tit. 1er, aurait dû faire dans celui-ci la correction correspondante.

(3) Art. 422 et 426. Ce sont des dispositions répétées ; notez que dans tout ce titre le Code semble ne parler que du jet, tandis que les principes et les formes de la contribution sont communs à toutes les avaries grosses.

de celles qui ont péri, c'est un sauvetage dont les propriétaires profitent (1). Telle est la règle générale: si le jet ne sauve pas le navire, il n'y a pas lieu à la contribution; alors, *qui sauve, sauve*, et les marchandises fortuitement conservées ne répondent point de celles qui ont été jetées ou endommagées (2). Si le navire a été sauvé et qu'un nouvel accident donne lieu à une seconde avarie, le règlement en reste séparé de celui de la précédente, et le remboursement dû pour les effets jetés, dont l'indemnité est le sujet de la première contribution, ne contribue point au dommage postérieur (3). Enfin si le navire sauvé par le jet périt par un nouveau malheur, la répartition des dommages du jet antérieur, dont les effets sauvés étaient passibles, a lieu sur ceux qui échappent au second naufrage; mais ils ne sont comptés que sur leur valeur dans l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais du sauvetage (4). La perte ou l'innavigabilité du navire tombe sur son propriétaire et ne donne lieu à aucune contribution (5).

III Les pertes à rembourser ainsi réglées, augmentées des frais d'actes, d'expertise, de règlement et de procédure (6) composent la somme à répartir. Il reste

(1) *C. de Com.* 427.

(2) *Idem.* 423.

(3) *Idem.* 425.

(4) *Idem.* 424.

(5) *Idem.* 425.

(6) Parmi ces frais, on accorde, surtout dans les pays étrangers, des droits de commission considérables au curateur que l'on donne aux intéressés absens et aux négocians *recommandataires* du capitaine, même quand le capitaine est présent. On se plaint en Italie de beaucoup d'abus sur les frais alloués dans ces sortes de règle-

à former la masse qui en doit supporter la répartition. Les munitions de guerre et de bouche et les hardes des gens de l'équipage (1), quoique remboursées si elles ont été jetées, sont exemptes de la contribution (2). La valeur du navire et le fret y participent pour la moitié du montant avec l'entière valeur des effets chargés (3).

Entre ces élémens se répartit au marc le franc le montant des pertes. Le capitaine (4), pour opérer la rentrée de la contribution, est privilégié sur les marchandises ou sur le prix de leur vente; quand il

---

mens, et plus encore de la propension des capitaines de certaines nations à s'arranger pour faire des avaries grosses à tous les voyages; quand ils veulent changer un mât ou un câble aux dépens d'autrui, ils le coupent pour le salut commun.

(1) *C. de Com.* 419.

(2) L'Ordonnance, liv. III, tit. VIII, art. II, ajoutait que les *loyers* des matelots ne contribuaient point. Le Code a supprimé cette déclaration inutile en effet, puisque les articles suivans, en marquant ce qui contribue, excluent suffisamment ce qui n'y est pas compris, comme les loyers : néanmoins le Code a pris soin ailleurs (art. 304) de marquer qu'en cas de composition pour le rachat des navires, les loyers des matelots sont exempts de la contribution. Il fallait supprimer cet avertissement, ou ne pas l'omettre à l'article 419. Le motif est le même, et certainement la règle aussi.

(3) *C. de Com.* 401. 402. 417. Ces dispositions se répètent. VALIN remarque que le fret étant comme un revenu du navire, il y aurait une sorte de double emploi de les faire contribuer ensemble en entier; qu'il y aurait cependant de l'inconvénient à ne soumettre à la contribution que la valeur du navire, tandis que celle du fret est considérable et quelquefois supérieure, d'où il a paru juste de faire participer ces deux objets, mais chacun seulement pour moitié de sa valeur.

(4) *Idem.* 428. Le Code attribue ce privilége au capitaine et à *l'équipage;* l'équipage n'a rien à recevoir, excepté ceux des matelots qui auraient eu des effets jetés à la mer.

a reçu, il est responsable à son tour envers ceux à qui reviennent les indemnités du dommage.

Le propriétaire indemnisé par la contribution qui recouvrerait ses effets, serait tenu de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'il aurait reçu de la masse pour leur valeur; il retiendrait cependant celle du dommage que les marchandises auraient éprouvé et le remboursement des frais faits pour les ravoir (1).

IV. Toute action du capitaine en remboursement d'avarie cesse d'être recevable s'il a livré les marchandises et reçu son fret sans protestation, si cette protèstation n'est faite dans les vingt-quatre heures, et si dans le mois suivant il n'a produit sa demande en justice (2).

V. Le Code porte (3) qu'aucune réclamation ne sera admise, si elle n'excède un pour cent; mais cet article dans l'Ordonnance était placé au titre des Assurances (4) et ne s'entendait que de l'assuré à l'assureur; ici il a été reporté au titre des Avaries; il est devenu général et semble embrasser la réclamation des avaries du capitaine sur les propriétaires des marchandises; mais il s'est élevé des plaintes contre ce changement. On demande pourquoi un capitaine ou son propriétaire sur une cargaison de 300 ou 500 mille francs, doit perdre de son argent pour 3000 ou 5000 francs de mâts, câbles, ou chaloupes, s'il les avait régulièrement sacrifiés pour le salut commun? On voit, au reste, que la rédaction du Code est faite pour les assureurs. Il est question d'avarie tant commune

---

(1) *C. de Com.* 429.
(2) *Idem.* 435. 436.
(3) *Idem.* 408.
(4) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. VI, art. 47.

qu'ordinaire, et le capitaine qui souffre une avarie simple n'a rien à demander à personne. Enfin cette rédaction est encore inexacte : on y parle de l'avarie commune n'excédant pas un pour cent du montant de la cargaison du navire et du fret; or, on vient de voir que sur le fret et le navire, ce n'est que la moitié de leur valeur qui compte dans les avaries.

VI. Il est assez fréquent qu'un même accident de mer cause d'abord des dommages fortuits aux marchandises ou à la cargaison ou à tous les deux, et entraîne successivement à un sacrifice résolu pour le salut commun. Il se trouve alors une avarie commune pour tout le monde, et en sus des avaries simples pour les propriétaires respectifs. Les experts opérant sur tout le dommage, rejettent de la contribution les pertes particulières; mais ils les constatent en même temps pour servir à la règle de ceux qui les souffrent, envers leurs assureurs s'ils en ont.

VII. Il est un accident qui a ses règles particulières parce que, différent des autres, il est commun à deux navires. C'est *l'abordage* ou le choc de deux bâtimens l'un contre l'autre. Si l'abordage a eu lieu (1) par la faute d'un des deux capitaines, celui-ci est condamné à l'indemnité de tout le mal, même quand l'accident a entraîné la perte entière du navire heurté (2). S'il est reconnu, au contraire, que l'événement est dû à une fortune de mer sans la faute de personne, c'est une avarie simple, que chacun supporte en ce qui le concerne, sans répétition de l'un contre l'autre; mais lorsque ce n'est pas le hasard qu'on peut accuser, qu'il y a eu faute, et qu'on n'a pu juger de

(1) *C. de Com.* 407.

(2) Cour de Cassation, 5 messidor an XIII. S. 7. 2. 761.

de quel côté elle vient, les deux navires payent les dommages communs par *égale part*: telle est la règle en France, quoique dans quelques autres pays on ait cru devoir établir une répartition proportionnelle à la valeur respective des vaisseaux.

Par le choc, les cargaisons peuvent avoir souffert. Quand il y a l'un des capitaines reconnu responsable de l'accident, il est juste qu'il soit tenu de l'indemnité des marchandises comme de celle du navire. Quand l'accident est fortuit, il est également naturel que le propriétaire des effets souffre sa part accidentelle de cette fortune de mer; mais on a mis en question si, lorsque la cause étant incertaine, les dommages des vaisseaux se partagent par moitié, les avaries de la marchandise doivent s'y comprendre. On a d'abord reconnu qu'on ne pouvait soumettre les cargaisons à *contribuer*; car ce ne saurait être une avarie commune: il n'y a point de délibération, point de *fait de l'homme* pour le salut de tous; il n'y a non plus nulle possibilité que la faute puisse provenir des marchandises; mais, dans un accident dont la cause est incertaine, on a jugé qu'il serait rigoureux que les navires en supportassent les conséquences envers les marchandises, quand celles-ci ne contribuent pas à la réparation. Il semble donc reçu (1) que les avaries des deux navires seulement soient partagées entre leurs propriétaires, et que celles des marchandises restent réputées simples et soient supportées par ceux à qui elles appartiennent.

Une action en indemnité pour abordage arrivé en lieu où le capitaine pouvait agir utilement n'est plus

(1) VALIN, sur l'art. 10 du tit. VII, liv. III; ÉMERIGON, ch. XII, sect. XIV, § IV.

recevable, si elle n'est intentée dans le mois de la date de la protestation qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de l'accident pour tout délai (1).

CHAPITRE XI.

Assurances. Principes généraux.

ARGUMENT. — 1. Observations sur la place des titres relatifs aux Assurances, dans le Code de Commerce; — 2. Observations sur l'ancienneté du Contrat d'assurances; — 3. Définition et première conséquence; — 4. Observations sur la spéculation de l'Assureur; — 5. Règles essentielles de la matière.

I. Rien n'obligeant, dans la rédaction du Code, de suivre pas à pas l'ordre des titres de l'Ordonnance, on ignore par quelle confusion d'idées la chaîne des dispositions générales y est interrompue pour intercaler entre les titres du fret, de l'avarie et du jet ceux de l'assurance et du fret à la grosse, contrats relatifs sans doute aux expéditions maritimes, mais accessoires, et étrangers par eux-mêmes aux règles qui régissent la navigation. L'assureur et le prêteur se trouvent à terre les cautions ou les subrogés de ceux qui ont leurs propriétés embarquées, et à ce titre les sinistres ou les avaries les intéressent aussi; mais qu'il y ait ou non des contrats à la grosse ou des assurances, les lois sur les avaries et les pertes en mer n'en ont pas moins leur application. Au lieu de paraître, en les plaçant ainsi, ne les considérer que

(1) *C. de Com.* 435. 436; et arrêt de la Cour de Cassation cité ci-dessus.

relativement aux assureurs, on doit se souvenir que la loi Rhodienne, qui en fournit les dispositions, subsistait bien des siècles avant qu'il y eût des assurances mentionnées dans les Codes.

II. On a remarqué depuis long-temps, par le silence des lois et des monumens de l'histoire, qu'à la différence du contrat de change maritime, *l'assurance*, telle que nous la pratiquons, était inconnue aux anciens. On trouve bien que lorsque les Romains employaient des vaisseaux marchands pour les besoins de l'État, ils se chargeaient ordinairement d'indemniser ceux qui périssaient dans ce service ; mais c'est là un pacte entre l'affréteur et le propriétaire du navire, et non une assurance comme nous l'entendons. On a voulu donner comme un vestige des assurances un passage des lettres de Cicéron qui, prêt à revenir de son proconsulat (1), avait l'intention de chercher des répondans pour le transport des deniers de sa recette, afin de ne point faire courir de risques au trésor public et de n'en point avoir lui-même. Mais les interprètes les plus attentifs ne voient dans cette opération que des entrepreneurs qui se chargeaient des transports sous leur responsabilité, ou peut-être des banquiers qui prenaient l'engagement de payer à Rome l'argent qu'on leur remettait en Asie. Le Consulat de la mer et le jugement d'Oléron ne contiennent pas un mot qui fasse soupçonner que les assurances fussent pratiquées quand ils furent écrits. Les règlemens de Barcelonne offrent, à la date de 1484, le premier monument certain de l'ancienneté de ce contrat.

III. L'assurance est un contrat aléatoire (2), par

(1) *Cic. epist. ad familiares*, liv. II, 17.
(2) *C. Civ.* 1964.

lequel une partie, moyennant un prix convenu, prend à son compte certains cas fortuits aux risques desquels la propriété de l'autre partie contractante était exposée.

On peut assurer contre l'incendie, contre la grêle, etc. Nous avons déjà remarqué que le Code civil et le Code de commerce n'ont pensé qu'à l'assurance maritime; mais les règles essentielles, telles que nous allons les indiquer, sont applicables à toutes les espèces, si notre définition est exacte (1).

Le premier principe que l'on enseigne généralement sur l'assurance, c'est qu'elle ne saurait être confondue avec *le pari*, et que celles qui se résoudraient en gageure sont nulles. Cette maxime est fondamentale en effet; on doit remarquer cependant qu'elle n'est véritable qu'envers l'assuré. L'assureur fait un pari pur et simple. Il s'agit pour lui de savoir si un tel vaisseau arrivera à bon port ou non, ailleurs, si la maison d'autrui brûlera ou ne brûlera pas, sans qu'il y ait aucun intérêt, et sans qu'il puisse avoir sur la direction du navire ou la conservation de l'édifice ni plus d'action ni plus d'influence que sur le siége d'une forteresse éloignée, pour ou contre la prise de laquelle il s'aviserait de parier.

Mais ce pari de l'assureur est autorisé par les lois, parce qu'au lieu de n'intéresser comme les autres qu'une vaine passion de curiosité ou d'amour-propre, il favorise les opérations hardies du commerce, en faisant partager par plusieurs le risque d'une perte qui passerait les forces d'un seul. Une vingtaine d'assureurs s'exposant chacun pour quel-

(1) Je joindrai à la fin de ce livre un appendice sur les assurances non maritimes.

Digitized by Google

ques milliers de francs, permettent à un armateur de mettre en mer une expédition de 100,000 francs sans risquer sa ruine dans un seul naufrage.

IV. Avant d'aller plus loin, nous avons à remarquer que ceux à qui ce commerce n'est pas familier, sont disposés à croire que ce risque, divisé si commodément pour l'armateur, ne présente à ceux qui le prennent à leur charge qu'un jeu de hasard ruineux, puisqu'en recevant 1 ou 2 francs, ils se soumettent à en rendre 100 en cas de malheur. Mais c'est ici ce qu'on appelle un pari de proportion. Ils peuvent bien gager 2 contre 100, si l'expérience apprend que dans les chances qu'ils courent il n'y en a ordinairement qu'une fatale sur 400 ou 300 ; c'est le même commerce que celui de la loterie, qui s'enrichit à payer aux gagnans plusieurs milliers de fois leur mise; mais pour que le calcul ne soit pas dérangé par l'événement, il faut que l'assureur soit certain, comme la loterie, de réunir un grand nombre de ces mises. S'il devait certainement périr un navire sur cent, et que la prime fût justement proportionnée à ce risque, il n'y aurait aucune imprudence à assurer cent et un vaisseaux, mais il serait téméraire d'en assurer un moindre nombre. Dans le premier cas, la perte serait surpayée par les cent et une primes; dans le second, le billet noir pourrait sortir sans qu'il y eût assez de primes réunies pour en compenser la perte (1).

(1) Pour un droit de commission de $\frac{1}{2}$ p. % au plus, le commissionnaire endosse les lettres de change qu'on lui demande et celle qu'on lui envoie en payement. Le banquier court souvent le même risque pour gagner moins encore; c'est un danger du même genre: le petit bénéfice répété sur un grand nombre de lettres de change qui seront payées, doit surpayer la grosse perte résultant de celle

Il faut encore pour que l'assureur ne contracte pas un mauvais marché, que la concurrence, l'imprévoyance, l'avidité, ne lui fassent pas consentir à établir des primes trop basses en proportion des accidens; il faut qu'il veille à ce que les chances défavorables ne soient pas augmentées par le mauvais choix des navires et des capitaines, auxquels la garantie de l'assurance rend les assurés bien moins attentifs; qu'il ne se laisse pas imposer par la mauvaise foi, le dommage de pertes supposées; il faut enfin que la guerre ne vienne pas changer totalement la proportion du prix de l'assurance avec le nombre des risques qu'il court au moment où elle se déclare: c'est parce que ces dangers se trouvent dans l'assurance la mieux combinée que l'on forme pour ce commerce des sociétés anonymes, où chacun n'exposant qu'une mise déterminée médiocre, et subdivisant ainsi le risque partagé, on assure des sommes majeures, qui n'exposent qu'une petite fraction pour chaque actionnaire, tandis qu'on présente à l'assuré une garantie plus que suffisante.

V. Nous retournons au principe. L'assurance ne peut être un pari chez l'assuré; elle est nulle si lui-même ou son commettant commissionnaire n'a pas dans la chose assurée la propriété et l'intérêt de propriétaire; l'assurance n'est même valable qu'à con-

---

dont les signataires feront faillite. Celui qui endosserait sans choix trouverait bientôt que la prime est disproportionnée au nombre des accidens, comme l'assureur qui prend des risques à yeux fermés: encore, entre ceux qui sont les plus attentifs, y a-t-il des spéculateurs qui aiment autant, en prenant leurs précautions, confier leur fortune à la mer qu'à la bonne foi et à la solvabilité des débiteurs; si pourtant avec le danger de la mer, on ne retrouve pas celui de la mauvaise foi de l'homme dans plus d'une assurance.

Digitized by Google

currence de cet intérêt de l'assuré. Il suit du même principe considéré sous un autre rapport, que *l'assurance ne peut être un moyen d'acquérir.* Elle se borne à garantir la conservation des valeurs déboursées, et ne peut servir à remplacer un profit à faire ou à réaliser, qu'une fortune de mer aurait détruit.

Une autre conséquence de la nature du contrat, c'est que l'assureur qui a payé la valeur des effets assurés, quand un des événemens dont il répond les a atteints, est subrogé à l'assuré dans leur propriété et dans toutes les actions qui peuvent en découler.

Enfin l'assureur est sur terre, et les effets qu'il cautionne sont en risque loin de lui. L'assuré, ou le capitaine qui est le représentant de celui-ci dans la conduite et dans la garde de la cargaison, est mandataire naturel et nécessaire pour remédier aux accidens, et travailler au sauvetage et au recouvrement s'il y a lieu, comme il est responsable des événemens qui arrivent par sa faute.

Je crois que ces principes fondamentaux universellement reconnus sont la base de toute la législation de la matière; chez nous ils sont adoptés par tous les auteurs : nous allons les retrouver plus ou moins explicitement conservés par le Code. Cependant nous observerons quelques usages qui s'en écartent, et qui autorisent dans nos propres lois des aberrations inexplicables.

Je vais parler d'abord du contrat et de tout ce qu'il embrasse, ensuite de ses effets rapportés aux accidens en conséquence desquels l'assurance est faite, et aux suites qui y sont données entre l'assureur et l'assuré.

CHAPITRE XII.

Contrat d'Assurance.

ARGUMENT. — 1. Peine de la réticence et de l'inexactitude dans les déclarations de l'Assuré; — 2. Contrat écrit; — 3. — sous seing privé; — 4. Date; — 5. Blancs dans le Contrat; — 6. Désignation de l'Assuré; — 7. — du Navire et du Capitaine; — 8. — du lieu du départ; — 9. Valeur et nature des effets assurés; — 10. Ce qu'on entend par *facultés;* — 11. Estimation; — 12. Temps des risques; — 13. Somme assurée; — 14. Prime; — 15. Conditions diverses.

I. A la tête de toutes les règles à prescrire au contrat d'assurance, on peut placer comme un préliminaire cette disposition du Code (1): « Toute réticence, » toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute » différence entre le contrat d'assurance et le connais» sement, qui diminueraient l'*opinion du risque*, ou » qui en changeraient le sujet, annullent l'assurance. »

Il n'y a rien que de juste dans cette règle générale: l'assureur qui se charge d'un risque doit être mis à même d'en savoir exactement autant au moment où il contracte et sur toutes les circonstances, que celui à la place duquel il se met (2).

Il m'est impossible d'approuver autant la suite de cet article. « L'assurance est nulle, même dans le cas

---

(1) *C. de Com.* 348.

(2) En faisant assurer un bâtiment déjà parti, on avait déclaré au courtier qu'il n'était en mer que depuis quatre ou cinq jours; il fut prouvé qu'il était sorti depuis onze jours : il fut pris par l'ennemi, l'assurance fut déclarée nulle. (Cour de Bordeaux, 4 fructidor an VIII. S. 1. 2. 693.)

Digitized by Google

» où la réticence, la fausse déclaration, ou la *diffé-* » *rence* n'auraient pas influé sur le dommage ou la » perte de l'objet assuré. » La loi, laquelle est nouvelle, est ici trop favorable aux assureurs. Si le vaisseau a péri par le naufrage ou par le feu du ciel, il n'est pas à propos de leur ouvrir une voie pour se soustraire à leur engagement, sous prétexte qu'on découvrirait après coup quelques irrégularités dans la forme du connaissement. Si l'on a voulu pourvoir à l'indemnité des assureurs, elle devait être bornée à celle du dommage réel qu'on leur a fait souffrir; si on a voulu établir une peine, elle ne devait pas outrepasser ce qui est punissable, ni égaler à la réticenee, à la fausse déclaration, toute différence entre le contrat et le connaissement, différence qui peut être purement accidentelle et sans ombre de fraude, et qu'ici la loi suppose avoir été sans effet. On aurait pu statuer que si cette différence vient à être connue avant l'événement, l'assureur qui ignore quelle pourra en être la conséquence, sera reçu de droit à protester, dans le doute, de la nullité de l'assurance; mais lorsque la découverte est postérieure aux accidens, et qu'il est prouvé qu'elle n'a pu y influer, il semble qu'il eût été très-juste de la considérer comme indifférente, sauf le cas de la mauvaise foi (1).

(1) Un vaisseau ayant été brisé sur les rochers par la fureur irrésistible de la tempête, les assureurs demandaient la nullité de leur contrat, parce qu'on s'aperçut qu'on avait manqué au départ à faire procéder aux visites ordonnées pour justifier l'état du bâtiment; mais il fut jugé que cet oubli était indifférent, puisque le navire avait péri par un événement contre lequel ne faisait rien son état au départ. (Cour de Bordeaux, 25 mars 1806. S. 6. 2. 933.) Cet arrêt me semble très-juste, et il s'écarte bien de la sévérité que l'on a donné ici à cet article du Code. Cette disposition

Pour traiter du contrat d'assurance, nous n'avons pas de meilleur guide que l'article du Code (1) où l'on a réuni, même avec surabondance, tous les détails qu'un contrat (autrement appelé *police* d'assurance) doit ou plutôt peut contenir. Nous le suivrons pas à pas, et nous donnerons sur chaque circonstance, les développemens et les observations dont elles sont susceptibles ; seulement nous pourrons quelquefois changer l'ordre adopté par le Code.

II. *Le contrat d'assurance est rédigé par écrit.*

---

nous est venue d'Italie, où les assureurs brillent plus quelquefois par la subtilité des argumens, que par la bonne foi dans l'exécution des engagemens.

(1) *C. de Com.* 332.

« Le contrat d'assurance est rédigé par écrit;
» Il est daté du jour auquel il est souscrit;
» Il y est énoncé si c'est avant ou après midi;
» Il peut être fait sous signature privée;
» Il ne peut contenir aucun blanc.
» Il exprime:
» Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de » propriétaire ou de commissionnaire;
» Le nom et la désignation du navire;
» Le nom du capitaine;
» Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées;
» Le port d'où ce navire a dû ou doit partir;
» Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger;
» Ceux dans lesquels il doit entrer;
» La nature et la valeur, ou l'estimation des marchandises ou » objets que l'on fait assurer;
» Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir;
» La somme assurée;
» La prime ou le coût de l'assurance;
» La soumission des parties à des arbitres, en cas de contes- » tation, si elle a été convenue;
» Et généralement toutes les autres conditions dout les parties » sont convenues. »

Il est juste qu'un pareil engagement, dont l'effet dépend d'événemens futurs, soit fixé dans des termes précis et mis par écrit; néanmoins il en est de ce contrat comme des autres: il se forme par le consentement des parties, et sa *rédaction* le constate plus qu'elle ne le constitue. Si avant la signature de la police, l'assuré a proposé l'assurance et que l'assureur l'ait acceptée; si celui-ci particulièrement l'a couchée sur son livre, et que le temps seul ou quelque circonstance fortuite ait empêché de signer l'acte qui doit en être dressé, on décidera certainement que le contrat n'en est pas moins existant et stable (1). Si l'on disait que l'une des parties ne saurait agir sans produire son titre, elle aurait cette ressource d'attaquer l'autre pour l'obliger à lui passer cet écrit, qui n'est que la première exécution de l'engagement réellement contracté entre elles.

III. Il peut être fait sous seing privé. Nous avons vu (2) que les notaires peuvent rédiger les polices d'assurances conjointement avec les courtiers; mais qu'autrefois ce n'en était pas moins entre leurs mains des actes sous seing privé expressément exempts de de la formalité et du droit de contrôle; cependant aujourd'hui tout acte auquel le notaire intervient est soumis à l'enregistrement comme acte public.

La police sous seing privé paraît devoir de sa nature être faite en double original; l'engagement est réciproque en ce que l'assuré promet d'acquitter la prime, cependant quand elle est payée comptant, il n'y a réellement qu'une obligation, celle de l'assureur : hors

(1) Telle est l'opinion de POTHIER au *Contrat d'assurance*, n° 96.

(2) Liv. VI, chap. III, § III.

de France généralement on ne fait qu'un seul exemplaire, qui est délivré à l'assuré.

Les courtiers dressent aussi les polices d'assurance(1); mais leurs actes ne font foi qu'avec les signatures des parties, ce qui fait croire que les extraits des contrats déposés entre leurs mains, qu'ils délivreraient sous leur seule signature, ne constitueraient pas un titre suffisant; d'ailleurs, dans l'état actuel de la législation, ils n'ont reçu aucun pouvoir d'officiers publics en ce sens : on pourrait donc douter, si la police sous seing privé doit être double, que l'intervention du courtier et le dépôt en ses mains suffisent pour en dispenser.

A plusieurs reprises on a établi des greffiers d'assurance chargés de faire foi de ces sortes de contrats : ce n'étaient que des créations fiscales, elles sont tombées.

IV. *Le contrat* est daté du jour *où il est souscrit*; il y est énoncé si *c'est avant ou après midi.*

Comme la police est ordinairement commune à plusieurs assureurs et qu'ils ne sont pas réunis pour la signer simultanément, on peut remarquer que si le Code parle de *la date* de la souscription, il ne peut entendre une date unique apposée soit à l'ouverture, soit à la clôture de la police; il est évident que chaque signataire doit marquer le jour auquel il contracte, de la même manière qu'en adhérant aux pactes communs avec les autres coassureurs, il doit déclarer la somme par laquelle il concourt individuellement à l'assurance.

La date essentielle à tout acte a dans ce contrat un intérêt de plus, et entre les parties et envers des

(1) *C. de Com.* 79. 109.

tiers. Nous verrons d'une part (1) qu'en cas d'accident, de l'époque de l'assurance dépend la stabilité ou la nullité du contrat; d'autre part, que s'il a été assuré une somme trop forte relativement à la valeur en risque, l'assurance la plus ancienne exclut les autres: la date de chaque contrat est donc très-nécessaire, même entre ceux qui ont successivement déposé leur engagement sur un même papier. Le Code, ajoutant en ce sens à l'Ordonnance, n'a pas même voulu que tous ceux qui ont assuré dans la même journée fussent en concours, il a prescrit de séparer l'avant et l'après-midi; ce qui est au reste d'autant mieux à propos, que les grandes conséquences attachées à certains délais entre le contrat et l'événement de l'assurance, se comptent d'heure en heure. Lorsqu'il y a lieu à la réduction des sommes assurées mentionnées ci-dessus, et qu'elle doit se faire sur des assurés d'une même date, ce n'est qu'avec la distinction des deux époques du jour qu'elle s'opère au prorata des sommes souscrites par chacun d'eux. A moins d'énonciation plus précise et plus formelle, on a supposé que toutes les assurances d'une même matinée seront censées souscrites de la même heure.

Emerigon (2) nous apprend qu'à Marseille la police ne portait jamais qu'une date, c'était celle qu'on y apposait à l'ouverture et à l'occasion de la signature du premier assureur : ceux qui suivaient signaient sans dater, et la première énonciation était encore confirmée par le notaire ou par le courtier en clôturant la police. Cet usage est fort abusif; il n'empêchait pas de recourir au besoin à l'époque réelle de

(1) *Voyez* ci-après chap. XIII, § VIII et XIV.
(2) *Traité des Assurances*, chap. II, sect. IV.

chaque contrat : mais une telle preuve à faire contre l'énonciation d'un acte était une sorte de scandale sujette à mille contestations. Tel était pourtant l'empire de l'habitude que les tentatives de la Chambre de commerce et celles de l'autorité n'avaient pu changer ce mauvais usage. Il faut croire qu'il n'a pas tenu devant le Code ; car l'injonction de marquer si le contrat a été *souscrit* avant ou après midi emporte bien la nécessité d'une déclaration semblable *pour chaque souscripteur ;* cependant il n'eût pas été mal à propos que le Code l'eût dit plus explicitement ; on aurait même bien fait de prévoir le cas dont nous parlions tout à l'heure, celui où la rédaction de la police ayant été retardée, l'assurance court d'une autre époque que du jour et de l'heure de la signature.

V. *Le contrat ne peut contenir aucun blanc.* Il n'est pas besoin d'insister sur l'utilité de cette règle. On a généralement des formules imprimées dans chaque place ; les blancs qui y sont laissés pour recevoir les énonciations propres à chaque contrat se remplissent à la main, ainsi qu'on y ajoute les conditions spéciales dont on convient. Parmi ces clauses il y en a quelquefois qui ne sont pas générales, qui sont même dérogatoires au droit commun, mais qui passent tellement en usage dans un pays, qu'elles y sont insérées dans la formule qu'on y imprime. A une certaine époque (1), l'autorité a paru craindre que ces sortes de pactes exceptionnels étant confondus dans l'imprimé, on ne s'accoutumât à les regarder comme purement de style, et que les parties ne fussent entraînées par là à les souscrire sans en ob-

(1) En 1757. *Voyez* Emerigon, chap. II, sect. III.

Digitized by Google

server la force; mais on n'a pas tenu compte des défenses faites à ce sujet. Que les clauses soient imprimées ou à la main, c'est à ceux qui les souscrivent à les peser, et ils pourraient d'autant moins se plaindre d'avoir été induits en erreur, que ces pactes sont imprimés, précisément parce que l'usage de la place les a reçus et sanctionnés.

VI. *Le contrat exprime le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire.*

Cette disposition nous vient du Guidon de la mer; l'Ordonnance (1) l'avait adoptée et le Code l'a maintenue; c'est une conséquence très-directe, et ce me semble indispensable, de ce principe généralement admis, que l'assurance ne peut être une gageure: principe écrit dans toutes les lois anciennes, chez les étrangers et chez nous-mêmes dans tous nos auteurs. Si on ne le trouve pas textuellement dans l'Ordonnance ni dans le Code, tous les interprètes l'admettent : or, comment reconnaître que l'assurance n'est pas un simple pari, si l'on ne se réserve pas le moyen de vérifier que l'assuré est réellement propriétaire de la marchandise assurée, ou bien, qu'agissant comme commissionnaire, il représente un commettant propriétaire, qui est par cet intermédiaire le véritable assuré quant aux effets de l'assurance?

Je dis *quant aux effets de l'assurance*, parce qu'on peut distinguer dans l'assuré deux personnes qui peuvent être réunies, mais qui sont souvent séparées. Quant au contrat proprement dit, l'individu qui se présente aux assureurs est pour eux le véritable

(1) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. VI, art. 2.

assuré; qu'il soit commissionnaire ou propriétaire, agissant pour lui ou pour autrui, ils ne connaissent d'abord que lui seul; il est leur débiteur direct de la prime, et si le sinistre arrivant, ils sont dans le cas de payer la somme assurée, il sera la personne légitime pour leur demander payement quand les justifications nécessaires auront été faites.

Mais quant au *sujet* de l'assurance, la propriété en risque, elle peut appartenir à une autre personne, par commission de laquelle elle a été assurée : or, pour que cette assurance soit réelle et ne dégénère pas en pari, il faut qu'elle soit pour le compte de ce propriétaire, qu'elle tourne à le garantir et à son profit.

Dans la plupart des pays étrangers, on exige que cette relation de l'assuré propriétaire à l'assuré apparent ou commissionnaire soit clairement établie (1). En France, suivant la jurisprudence et particulièrement suivant la doctrine d'Emerigon (2), on tient cette relation comme prouvée ou suffisamment présumée quand elle existe directement ou indirectement entre les déclarations contenues dans la police d'assurance et celles qui se trouvent dans le connaissement des objets chargés.

Mais ceci exige quelques détails.

Si un connaissement porte que la marchandise est *pour le compte de Pierre*, et que Pierre ait fait assurer pour son compte; rien n'est mieux établi, la relation est parfaite. Il en serait de même si l'assurance était faite par *Paul pour compte de Pierre*.

Mais si Paul s'est fait assurer en déclarant qu'il

(1) *Consulat de la Mer* (*Règlement de Barcelone*), n° 349.

(2) EMERIGON, chap. v, sect. 1re, et chap. II, sect. IV.

est commissionnaire, sans dire de qui, ou, ce qui revient au même, *pour compte de qui appartient*, formule très-usitée, on tient en France, d'après Emerigon, que tout connaissement qu'il présentera pour compte de *Pierre*, d'*André*, de *Louis*, prouvera suffisamment qu'il était leur commissionnaire, et on le payera pour *compte de qui appartient*.

Il n'en est pas de même en Italie; on lui permet bien de taire le nom de son commettant dans la police d'assurance; on admet bien que, sous le nom de *qui appartient*, il peut faire assurer toute propriété, y compris les siennes propres; mais en cas d'événemens, avant de le payer, on lui demandera de prouver que celui à qui la marchandise appartenait, comme le connaissement l'établit, lui a donné le mandat d'assurer; car sans cela il peut n'être après tout qu'un simple parieur ayant agi sans autorisation, se trouvant assuré sans intérêts et profitant sans droit de l'assurance.

On répond que rien n'est moins probable; car il faudrait supposer qu'un connaissement fût tombé entre les mains d'un individu qui y serait étranger, et que, dans l'espérance que la marchandise viendrait à périr, il s'aviserait d'exposer la prime de son propre argent et parierait contre les assureurs avec une chance défavorable : cependant cette combinaison n'est pas impossible et elle pourrait même se lier avec les fraudes d'un capitaine mal intentionné.

Mais on doit encore faire attention à un autre usage qui peut rendre imperceptible la relation du connaissement et de la police d'assurance. Nous avons vu que le connaissement porte le nom de celui qui charge et de celui à qui la marchandise est

adressée (1); d'abord, de ces deux indications, la dernière, surtout en temps de paix, est ordinairement remplacée par les formules vagues de consignation au porteur, ou à *l'ordre du chargeur*, lequel ordre est susceptible d'être passé en blanc, comme la signature d'une lettre de change : on voit que de cette manière le connaissement servirait peu à justifier la réalité de l'intérêt de celui qui s'est fait assurer.

Mais d'ailleurs il est très-fréquent que le propriétaire de la marchandise chagée ne soit ni le consignataire ni le chargeur. Tous les jours c'est pour le compte d'un négociant de Paris qu'on charge au Havre pour l'Amérique : or, en temps de paix, il n'y a point d'intérêt, et il est peu d'usage de déclarer le nom de ce propriétaire, et le connaissement porte qu'on a chargé pour le compte de *qui appartient*; c'est encore la même formule qui se trouve ainsi sur le connaissement et sur le contrat d'assurance; mais elles peuvent signifier des individus absolument étrangers l'un à l'autre; et il est impossible par là de reconnaître si l'assuré est un véritable intéressé.

En temps de guerre, les rigueurs exercées par les puissances belligérantes et par leurs corsaires obligent à s'abstenir des formules vagues du connaissement : il faut, à peine de confiscation, y mettre le nom et le pays non-seulement du consignataire, mais du propriétaire de la marchandise, ou, comme l'on dit, *du pour compte*. Mais ce n'est pas une ressource beaucoup plus sûre pour établir une relation avec la police; car on est souvent dans le cas de recourir à des simulations dans le connaissement ou de faire charger par un neutre; l'on emprunte son

(1) *C. de Com.* 281.

Digitized by Google

nom en le consultant ou sans le consulter; on consigne à un neutre; on déguise le nom et le pays du propriétaire; on voile jusqu'à la destination et au pavillon du vaisseau. Ces simulations se déclarent aux assureurs, et il en est fait mention dans la police; mais le plus souvent on ne sait pas même à l'avance de quel déguisement le chargeur aura usé, et l'on se contente de mettre dans le contrat que le connaissement sera fait ou pourra être fait pour compte neutre en apparence; ce qui, comme on voit, ne sert pas à établir l'identité de l'intéressé et de l'assuré, si l'on n'admet aucune justification extrinsèque.

Enfin, on peut compter que l'identité résultera du moins de la nature des marchandises; mais nous allons voir tout à l'heure comment il n'est pas d'obligation de la déclarer dans l'assurance.

Il est curieux de voir l'usage que chaque nation a fait dans ses coutumes, de principes puisés aux mêmes sources.

Le Règlement de Barcelone exigeait que l'assuré prêtât serment qu'il était vrai propriétaire ou commissionné par le vrai propriétaire pour le faire assurer.

Le Statut de Gênes voulait que la police d'assurance ne pût se faire sans que le nom du véritable assuré y fût porté; on n'a pas tenu à cette prescription : mais avant le payement de la somme assurée on doit prouver que celui à qui elle profite est le véritable propriétaire des effets qui étaient en risque, que l'assurance a été faite par son ordre, si elle n'est pas faite en son nom, et que les termes du contrat, quelques généraux et vagues qu'ils soient, sont susceptibles d'être expliqués dans le sens de ces mêmes preuves sans contradiction. Ainsi celui qui a fait

assurer à Gênes pour compte de qui appartient ne pourra rien réclamer des assureurs sans prouver si la propriété était à lui ou à tout autre; dans ce dernier cas, s'il avait d'avance l'ordre de cet autre de faire assurer; et s'il a fait assurer pour autrui, il ne pourra se prévaloir d'un connaissement fait pour un autre compte, ni, s'il n'a fait mention que de sa propriété, la justifier avec le connaissement fait pour autrui, à moins qu'il ne prouve l'acquisition qu'il en a faite avant d'assurer : en un mot, il faut prouver l'intérêt remontant au moment du contrat, et donner l'explication concordante du contenu de l'assurance et du connaissement.

En Angleterre, vers la fin du XVII[e] siècle, on se relâcha des anciens principes; on fit des contrats d'assurances avec quiconque se présenta, avec cette clause, qu'*il ait ou n'ait pas intérêt*, ou en laissant le nom de l'assuré et le pour compte en blanc. On s'aperçut des abus qui résultaient de cet écart, et on retourna aux anciennes règles, même avec une sévérité excessive et inutile. On voulut que le nom du vrai propriétaire fût inséré dans la police avant la signature, à peine de nullité (1). Plus tard (2) on a modifié cette règle; il suffit dans la police du nom d'un ou de plusieurs des propriétaires, ou du nom du chargeur des effets, ou du nom de celui à qui ils sont adressés, ou enfin de celui du commissionnaire anglais chargé de faire assurer; et même comme en général ces commissionnaires ne se présentent pas directement aux assureurs, qu'ils transmettent l'ordre au courtier, lequel prend la police sous son nom, cet

(1) Acte du parlement, an 14. GEORGES III (1774), ch. XLVIII.
(2) 25. GEORGES III (1785), ch. XLIV.

usage est autorisé par la loi, et il est seulement enjoint au courtier de déclarer qu'il agit par commission.

On voit que cette disposition rentre dans celle de notre Ordonnance conservée par le Code; exprimer si l'assuré agit comme *propriétaire ou comme commissionnaire*. Chez nous comme ailleurs, l'origine de cette règle n'est pas douteuse; elle ne peut avoir pour but que de vérifier que celui à qui profite l'assurance y a le véritable intérêt, qu'il l'ait directement faite ou qu'il l'ait fait faire indirectement; notre article ne peut avoir aucun autre sens. Aussi Emerigon (1), ne pouvant l'expliquer dans son système, qui ne demande aucune preuve de propriété, a-t-il pris le parti de nier ce qu'il venait de transcrire. Immédiatement après avoir copié l'article de l'Ordonnance qui nous occupe, on est surpris de le voir ajouter: « Si celui qui se fait assurer agit pour autrui, l'Or» donnance ne l'oblige pas à désigner sa qualité de » commissionnaire. » Emerigon aurait eu raison, d'après la jurisprudence qu'il a contribué à faire prévaloir, de dire que l'Ordonnance *n'aurait pas dû* obliger à cette désignation; mais elle le faisait textuellement; et le Code a conservé ce texte. Qu'il me soit même permis de dire qu'il fait un contre-sens dans la loi moderne, si la doctrine d'Emerigon reste admise. Je suis très-loin de souhaiter d'introduire dans l'exécution du contrat d'assurance des difficultés et des subtilités que l'usage et la bonne foi française n'y appellent pas; mais il est certain que cet usage est ici en contradiction avec l'intention d'une loi ancienne, et récemment renouvelée, et qu'il permet de tourner les assurances en simple gageure contre

(1) Emerigon, ch. v, sect. 1re.

le principe universellement reconnu et soutenu par Emerigon, autant que par tout autre docteur (1).

Dans le cours de cette discussion, j'ai souvent parlé de la *propriété* de l'assuré sur la chose assurée; j'aurais mieux fait de me servir des mots d'*intérêt* ou de *risque;* car il n'est pas besoin que la propriété soit absolue. Celui qui fait des avances d'argent sur des marchandises mises en mer; celui qui, les ayant achetées pour compte d'autrui, apprend que son commettant fera difficulté de les lui rembourser, ont très-bien le droit de faire assurer le risque qu'ils courent.

Avec le nom de l'assuré, nous avons dit que son domicile doit être désigné : cette déclaration ne serait pas plus utile dans ce contrat que dans tout autre; mais on a pensé probablement ici au temps de guerre, où, du domicile du propriétaire des marchandises dépendent souvent la capture et la confiscation de ces effets et ainsi l'intensité du risque; mais ici encore, on a considéré dans l'assuré, moins celui qui contracte que le vrai propriétaire des effets en risque; et en effet la réticence sur son pays serait une de celles qui, d'après les règles générales, mériterait d'annuler l'assurance.

VII. *Le contrat exprime le nom et la désignation du navire, le nom du capitaine.*

Il s'agit d'abord d'établir l'identité du navire, de telle manière qu'il ne puisse y avoir ni erreur ni difficulté après l'événement de la perte; mais il s'agit aussi de mettre l'assureur en état d'évaluer le risque

(1) Emerigon, ch. 1er, sect. 1re. Cependant on voit que d'après quelques usages de Marseille il tient peu à cette règle. *Voy.* ch. VIII, article préliminaire.

dont il se charge, et pour cet effet, la *désignation* est très-nécessaire; car il est fort différent de se rendre responsable des accidens sur un navire à trois mâts, ou sur un chasse-marée.

Bâtiment, *navire*, et même *vaisseau*, du moins dans le texte du Code, sont trois expressions génériques qui peuvent s'appliquer à toutes les embarcations; mais le nom de vaisseau, étant ordinairement réservé aux bâtimens à trois mâts, il serait très-imprudent de s'en servir dans les assurances pour désigner un moindre bâtiment. On tenait sous l'Ordonnance, que la désignation de la qualité du navire était inutile, la loi ne l'exigeait pas alors; étant spontanément déclarée, elle ne viciait le contrat qu'autant qu'elle présentait l'apparence trompeuse d'un bâtiment d'une nature supérieure à la réalité; et même si la différence de qualité n'avait apporté aucun dommage, on n'en tenait pas compte (1); mais aujourd'hui le Code exige la désignation, et annulle le contrat pour la moindre différence dans les déclarations, quoiqu'elle n'ait apporté aucun dommage; on ne saurait donc y être trop exact.

Parmi les désignations, la plus importante sans doute est celle du pavillon du bâtiment; elle n'est ici exigée qu'implicitement. Le Code, dans cet article et dans plusieurs autres, semble avoir perdu de vue qu'on charge et qu'on assure sur d'autres vaisseaux que sur des Français.

Comme on se hâte de faire assurer avant d'avoir pu effectuer le chargement, que quelquefois même on ne s'expose à charger qu'après s'être pourvu d'assureurs, il arrive parfois qu'avant le départ il

(1) Emerigon, ch. vi, sect. iii.

survient des contre-temps, qui obligent à se servir d'un navire autre que celui sur lequel on comptait. Si les assureurs ne se prêtaient pas à transporter leur engagement d'un bâtiment à l'autre, le contrat serait nul. C'est à l'assuré de leur proposer ce changement; et il ne saurait y procéder trop promptement. Si le navire ne changeait pas, si c'était le capitaine qui fût déplacé avant le départ, et que ce déplacement fût arbitraire, sans nécessité, il y aurait de même nullité de l'assurance; mais si *le risque commencé* quoique le navire n'eût pas fait voile, le changement avait lieu par force majeure, ce serait un cas fortuit dont les assureurs devraient subir la chance : si le risque n'avait pas pris commencement, quoique la police eût été signée, il me semble qu'elle serait nulle (1).

Quelquefois les ordres d'assurer sont donnés du dehors d'une manière qui n'est pas suffisamment lisible. J'ai vu souvent dans des polices copier les noms du mieux qu'on pouvait, et ajouter *ou autre nom plus véritable*. Au reste, lorsque l'identité est certaine, on ne s'arrête pas toujours sur une légère diversité : on cite une assurance contractée sur le navire l'*Heureux*

(1) Emerigon dit bien que les assureurs courent le risque de ce changement, quand il a été fait par nécessité; mais il ajoute : *dans le cours du voyage*. Un grand nombre de formules de police, et d'abord celles des Compagnies d'assurance de Paris, portent avec le nom du capitaine, *ou autre pour lui*; mais c'est là une de ces dérogations exceptionnelles à la règle générale, qui s'appuient sur une convention. Emerigon remarque, ch. VII, sect. III, que la clause *autre pour lui* n'autorise pas à remplacer un capitaine d'une nation par un capitaine d'une autre; mais le pavillon dépend des conditions de nationalité communes au capitaine et au navire, et sa désignation ne peut manquer dans la police, indépendamment de tout changement du capitaine.

qui fut maintenue valable, quoique le navire se trouvât se nommer *le Lion Heureux* (1); mais ce sont là des discussions de circonstances, exemples fortuits sur la foi desquels un assuré serait bien imprudent de s'endormir.

La règle de nommer le vaisseau et le capitaine a ses exceptions. Les chargemens faits au Levant, aux côtes d'Afrique et *autres parties du monde* pour l'Europe, peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils ayent lieu, sans désignation du bâtiment ni du capitaine (2); ces assurances se nomment *in quo vis*, (c'est-à-dire, *dans tel navire que vous voudrez*). Le commerçant à qui l'on mande d'un pays éloigné que la marchandise qui lui est destinée est achetée ou va l'être, et qui sait qu'on cherche la première occasion de la lui expédier, risquerait de ne pas être à temps à faire assurer sa propriété s'il n'y procédait sur cet avis; car l'occasion d'embarquer pouvant se présenter à l'improviste, et devancer le cours de la correspondance, l'arrivée ou le naufrage pourraient avoir lieu avant la nouvelle de l'embarquement.

La disposition qui permet ces assurances, sage et nécessaire, me paraît écrite un peu singulièrement; on voit bien qu'elle a été faite d'abord pour les échelles du Levant, qui en auront offert la première occasion; mais après l'avoir justement étendue aux autres lieux de départ, on ne conçoit guères pourquoi l'on trouve dans la rédaction récente, le Levant et l'Afrique nommés à part, et indépendamment *des autres parties du monde*. Je ne pense pas même que

(1) EMERIGON, ch. VI, sect. II. Il remarque, sect. 1re, que la clause *sous tel autre nom* fait partie de la formule de Londres.
(2) *C. de Com.* 337.

le texte ni l'intention excluent les voyages de long cours d'Europe en Europe; il n'y avait point de motifs à cette exclusion (1).

Conformément à l'Ordonnance qui avait suivi le Guidon de la mer, le Code met pour condition qu'en ce cas la police devra indiquer celui à qui l'expédition est adressée : c'est dans le système général une précaution pour reconnaître l'identité de l'*aliment* du risque; mais en vertu du système local qui a prévalu en France, le Code ajoute ce que ne disaient ni l'Ordonnance, ni le Guidon, et permet de se dispenser de cette déclaration : *s'il y a convention contraire dans la police.* Ainsi, moyennant une telle convention, il est permis de faire assurer à son bénéfice, ou du moins sans justifier que c'est au profit d'un propriétaire réel, les marchandises venant de tel lieu par tout navire que ce soit, *à qui qu'elles soient adressées*, sans relation apparente aucune avec celui qui s'est fait assurer; et nous allons voir qu'il n'est pas plus nécessaire de désigner les marchandises que le navire ou les personnes. Ainsi, c'est à *toute marchandise*, que l'assuré peut appliquer l'assurance; on n'a pas même songé à l'obliger d'indiquer les bâtimens à mesure qu'il en obtient connaissance, ce qui cependant est de règle ailleurs, et je suppose, au reste, tout au moins d'usage chez nous. Il n'y a que l'extrême bonne foi qui puisse maintenir cette législation. Dans les autres pays, on a bien les mêmes

(1) Les marchandises qui proviennent du Levant pour la destination de Gênes faisant la quarantaine dans un lieu éloigné de vingt lieues de cette ville, et dans lequel le navire qui les a portées n'attend pas de les recharger, toutes les assurances du Levant pour Gênes, se font par un vaisseau dénommé jusqu'au lazaret, et *in quo vis* du lazaret à Gênes.

Digitized by Google

facilités, en assurant; mais, je le répète, c'est à la charge de démontrer au besoin, et avant d'avoir aucun droit de recouvrer les indemnités des cas fortuits, la valeur implicite de ces déclarations vagues, et de prouver que l'assurance est réellement faite pour compte d'un véritable intéressé (1).

VIII. *Le contrat exprime le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées, le port d'où le navire a dû partir.*

Nous avons déjà remarqué que les marchandises peuvent être assurées avant leur embarquement; l'assurance en ce cas est de droit conditionnelle; elle s'annule si le chargement n'a pas lieu comme nous allons le voir; les effets peuvent aussi être assurés étant déjà mis en route; et l'exactitude voulait que l'article en parlant du port d'où le navire a dû partir, ajoutât: *ou est parti*, comme il a exprimé que les marchandises *ont été ou doivent être chargées.*

Le Code distingue ici le lieu du chargement, et le port du départ; c'est ordinairement le même, mais non pas toujours. Le chargement et le voyage réel peuvent commencer dans un port, et l'assurance, ou comme on dit, *le voyage assuré*, ne compter que d'un autre. On peut partir de Rouen pour l'Amérique en touchant au Havre, et convenir que l'assureur ne commence à courir des risques que du Havre :

(1) VALIN semble ne pas l'entendre autrement; il suppose une vérification extrinsèque et postérieure : « de sorte que l'assurance » sera valable, *s'il se trouve* que des effets aient été chargés pour le » compte de l'assuré, » sur l'art. 4, tit. VI du liv. III. EMERIGON, dont cette observation condamnait le système, ne la relève point; il parle en peu de mots de l'assurance *in quo vis*, et sans élever aucune question sur l'identité des effets auxquels on peut appliquer l'assurance.

cependant il lui importe qu'on lui déclare que ce n'est pas dans ce dernier port que la charge s'est faite, parce que dans le trajet les marchandises pourraient avoir essuyé des dommages desquels il ne sera pas responsable, et qu'il faudra distinguer en temps et lieu d'avec ceux qu'il prend à sa charge.

Le contrat exprime les ports dans lesquels le navire doit entrer: les hasards de la navigation peuvent entraîner à des relâches imprévues, et ce sont là des cas fortuits; mais il s'agit ici des échelles prévues, et que l'assuré s'est réservé que le navire pourra faire sans que le voyage en soit dérangé : autrefois on exprimait en France la faculté de naviguer *à dextre et à sénestre*. On a supprimé presque partout cette formule trop abusive si elle se rapporte non aux déroutemens forcés, mais aux détours volontaires et arbitraires. Depuis lors, la faculté de faire échelle, quand elle est stipulée, ne renferme plus celle de rétrograder; la formule de Gênes comprend les échelles qu'on aura occasion de faire *chemin faisant*.

IX. *Le contrat exprime la nature et la valeur des marchandises ou objets que l'on fait assurer:*

La nature pour établir l'identité de l'aliment du risque; *la valeur* pour que cet aliment soit réel, et que l'assurance, en surpassant l'intérêt réellement exposé à la mer, ne devienne pas un pari dans l'excédant.

Parlons d'abord des objets qui peuvent être l'objet des assurances (1); *le navire* lui-même, le Code se sert des expressions *corps et quille*; la quille est la pièce fondamentale sur laquelle repose toute la cons-

(1) *C. de Comm.* 334.

truction du navire, c'est désigner énergiquement le corps assuré. Il ajoute *vide ou chargé*, ce qui n'est pas fort utile à dire, car le chargement n'est pas assez identique au navire pour ne pas faire un article à part dans un contrat d'assurance ; *seul ou accompagné, armé ou non armé.* Ces circonstances accidentelles, qui n'ont rien d'inhérent au corps du navire, ne sont stipulées à cette place que pour avertir de la nécessité de déclarer à l'assureur, si le navire est *armé*, ou s'il est mis sous un convoi ; car s'il est autorisé à combattre et même à rechercher les hasards de la guerre, c'est un genre de risque que l'on doit donner à considérer. Sous le convoi il y a une garantie de plus, mais aussi il y a une dépendance qui allonge le voyage, le modifie, et fait encourir des hasards différens, ce que l'assureur ne doit pas ignorer. *Les agrès* et *apparaux :* c'est ici le complément du navire, cette portion de l'armement peut donc être assurée avec le corps ou séparément. *Les victuailles* peuvent être assurées de même : ce sont des avances dont la valeur se met sur le bâtiment, et en attendant que ces provisions se consomment, on a intérêt à les faire assurer contre les accidens de mer ; enfin les *marchandises du chargement* et toutes les autres *choses estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation :* nous allons y revenir.

L'assurance peut être faite (1) sur le tout ou sur partie de ces objets conjointement ou séparément; la même police peut non-seulement être commune à plusieurs assureurs sur le même objet, à la même prime ou à des primes différentes, mais encore con-

(1) *C. de Com.* 335.

tenir plusieurs assurances à raison de plusieurs objets assurés (1).

Parmi les choses estimables à prix d'argent, sujettes aux risques maritimes, pour savoir ce qui est susceptible d'assurance, il faut remonter à la règle générale *de l'intérêt de la personne assurée.* D'après cette règle, il est permis à l'assureur de faire réassurer (2) le risque dont il s'est chargé; il peut ainsi transporter sur un autre la responsabilité dans laquelle il s'est engagé, si elle lui devient à charge; mais il doit manifester cette nature de son intérêt; pouvant légitimement faire réassurer son risque, il ne pourrait faire assurer sous son nom la marchandise de son assuré. Il faut d'ailleurs que le nouvel assureur connaisse cette circonstance, que le premier, s'étant chargé du risque, trouve à propos de s'en défaire. La prime de la réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance indifféremment; l'assuré peut aussi faire assurer la prime qu'il débourse; mais il en est de cette dépense comme des autres loyaux-coûts; qui peuvent être compris dans l'évaluation de ses marchandises, comme nous le verrons.

Celui qui a prêté à la grosse, et qui par conséquent court le risque de mer de ses deniers, peut les faire assurer du moins à concurrence du capital, et c'est une sorte de réassurance (3).

L'armateur ou le capitaine qui a emprunté des

(1) Ces dispositions sont à remarquer comme une dérogation à la loi fiscale sur le timbre, qui défend de mettre plusieurs actes sur le même papier. Nous avons parlé au livre 11 de l'action séparée, à laquelle donnent lieu, entre l'assuré et les divers assureurs, ces contrats réunis dans un seul acte.

(2) *C. de Com.* 342.

(3) *Idem.* 334. 347.

sommes à la grosse, et qui par conséquent n'en court pas le risque, ne peut les faire assurer; car en cas de perte, dispensé de les rembourser, il ne serait pas juste qu'il pût les exiger à son profit : il n'a pas un intérêt pécuniaire à leur conservation (1).

Nous avons vu que si la marchandise se perd, il n'y a point de fret; il n'est pas permis en conséquence de faire assurer le fret des marchandises, tant qu'elles sont en risque : car l'exiger des assureurs en cas de perte, ce serait se faire payer par eux ce qui ne pouvait être dû par personne. Il en est de même des loyers des gens de mer (2). On a désiré d'ailleurs que le capitaine et les gens de l'équipage eussent un intérêt direct de veiller à la conservation du navire, et l'on n'a pas voulu qu'en mettant cet intérêt à couvert l'assurance les rendit indifférens ou moins attentifs (3). Il est permis de faire assurer le fret acquis; et c'est une déclaration du 17 août 1779 qui a d'abord fait cette distinction; mais on a disputé sur son interprétation; doit-on regarder comme acquise la portion du fret que l'on aurait droit d'exiger au premier lieu d'arrivée, dans l'affrétement pour l'aller et le retour, ou dans un lieu d'échelle, quand il est convenu que l'affréteur pourrait y terminer le voyage? ou bien ce fret est-il encore tout entier en suspens et *à faire*,

---

(1) *C. de Com.* 347.

(2) *Idem. ibid.*

(3) **Les armateurs génois font rarement assurer leurs navires, et le plus souvent les capitaines y sont copropriétaires. Les vaisseaux napolitains sont ordinairement assurés; les assureurs de la Méditerranée font une différence sensible dans la prime relativement aux bâtimens des deux nations, parce qu'ils savent que ces derniers sont bien plutôt abandonnés au premier danger par les équipages.**

dans ces mêmes cas, soit parce que le voyage continue et ne donne lieu à la perception du fret qu'au dernier terme; soit parce que le capitaine n'a pas usé du droit qu'il pouvait avoir de se faire payer avant de remettre à la voile? Emerigon (1) pense qu'une condition dont on ne se prévaut pas est comme non avenue, et que le fret non exigé n'est que le fret à faire; mais il fait remarquer que le commerce de Marseille en juge et le pratique autrement. Au reste, dans plusieurs pays, l'assurance sur le fret est admise sans difficulté (2).

X. *La nature*, et espèce des marchandises doit être déclarée; mais on a compris cette prescription parmi celles dont on est dispensé quand on assure sur des chargemens faits aux échelles du Levant, et *autres parties du monde* (3), à condition d'indiquer le nom de celui à qui l'expédition est faite; et le Code exempte de cette désignation même, *s'il y a convention contraire* dans la police d'assurance : en un mot, on est réellement dispensé de toute déclaration d'espèce. Et en effet, le plus souvent on assure sur *facultés*, c'est-à-dire, sur une marchandise quelconque que l'assuré a la faculté indéfinie de faire charger; on énonce seulement la somme, et c'est postérieurement qu'on vient à compte pour établir quels effets étaient en risque, et si leur valeur était suffisante (4). Cependant on spécifie quelquefois les

(1) EMERIGON, ch. VIII, sect. VIII.

(2) En Angleterre, PARK, *Système des Assurances*, ch. 1er, p. 9, et ch. II, p. 35.

(3) *C. de Com.* 337.

(4) Voilà des justifications extrinsèques et postérieures qu'on est dans le cas de faire pour vérifier la valeur des marchandises; il n'y a point de raison de n'en pas admettre de semblables pour vérifier la propriété de l'assuré. *Voyez* ci-dessus, § 6.

facultés en telle ou telle nature de marchandises, et l'expression ne sert alors qu'à laisser la liberté d'en comprendre de plusieurs espèces, et de dispenser d'une déclaration détaillée de balles, marques, etc.

« Il sera fait désignation dans la police, dit le Code, » des marchandises sujettes par leur nature à dé- » térioration particulière ou diminution, comme » blés, sels ou marchandises de coulage; sinon » les assureurs ne répondront point des dommages » ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes den- » rées, si ce n'est toutefois que l'assuré ait ignoré » la nature du chargement lors de la signature de » la police (1). »

L'Ordonnance disait qu'à faute de la désignation, les assureurs ne répondraient pas du dommage arrivé par tempête (2) : ce qui montre que le contrat devait tenir d'ailleurs, et seulement que l'assureur était affranchi du payement de l'avarie propre à la nature spéciale de la marchandise; mais les termes bien plus généraux dans lesquels le Code dispense des *dommages ou pertes*, semblent indiquer une nullité absolue de la responsabilité de l'assureur : ce qui est renforcé par la restriction ajoutée relativement au cas où l'assuré ignore la qualité des effets; car s'il ne s'agissait que des dommages attachés à la nature de la marchandise, quoiqu'elle eût été ignorée de l'assuré, il serait juste que l'assureur fût affranchi de ce risque particulier qu'il n'avait pas accepté; mais on en parle maintenant comme d'une de ces réticences qui annullent le con-

(1) *C. de Com.* 355.

(2) Liv. III, tit. VI, art. 31. Cet article disait de plus : *Si ce n'est que l'assurance soit faite sur le retour des pays étrangers.* On a rectifié cette clause par celle-ci : *Si ce n'est que l'assuré eût ignoré, etc.*

trat. Quoi qu'on ait voulu dire, l'article devait être mieux expliqué.

XI. Les effets doivent être assurés, d'après leur vraie valeur; et avant d'aller plus loin, nous rappellerons qu'ils peuvent ne l'être que pour partie de cette valeur; mais en ce cas, le propriétaire est son propre assureur pour le surplus : il concourt au prorata aux pertes; les signataires de la police d'assurance ne les supportent que dans la juste proportion entre ce qu'ils ont assuré et la valeur entière.

Cette valeur ne doit pas être exagérée, puisqu'il est défendu de faire assurer aucun profit espéré : elle doit donc être prise sur une estimation réelle.

Voici les règles qui résultent des articles du Code (1):

La somme assurée et la valeur des effets assurés ne sont point une même chose, et la première doit être rectifiée sur la seconde.

Les marchandises peuvent être évaluées dans la police, ou l'évaluation peut y manquer; c'est ce qui arrive particulièrement lorsqu'on fait assurer *sur facultés*, dans des retours qu'on attend sans savoir au juste de quelle nature ils seront.

Si la valeur n'a pas été fixée, elle peut être justifiée par les factures et par les livres; au premier coût doivent se joindre tous les frais, y compris, si l'on veut, la prime d'assurance; mais il faut déclarer qu'on la fait assurer, sans quoi elle ne serait pas admise, la loi en faisant un chef à part (2) et comme une assurance séparée. On peut aussi déclarer qu'on fait assurer la prime des primes (3).

(1) *C. de Com.* 339.

(2) *Idem*, 342.

(3) *Des primes*; car on est admis à porter le capital assuré à une

On a eu soin de prévoir que si d'après ces documens la valeur avait été indiquée en monnaie étrangère, elle serait convertie en monnaie française, suivant le cours à l'époque de la signature de la police (1); ici la crainte des évaluations arbitraires semble encore bien marquée.

A défaut des justifications ci-dessus, l'estimation aura lieu suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris les droits payés et les frais jusqu'à bord; et comme on ne s'explique pas plus précisément sur les causes admissibles de ce défaut de pièces justificatives, il semble qu'il soit au choix de l'assuré de ne pas les produire et de s'en remettre à l'estimation. En général, on juge aussi que c'est à cette estimation qu'il faut recourir quand il s'agit de marchandises ramassées de *longue main*, c'est-à-dire, acquises long-temps avant l'embarquement, et dont le prix auquel elles reviennent peut différer de la valeur actuelle; celle-ci doit faire règle (2).

Le Code a pris soin de déterminer comment doit être fixé le coût des marchandises assurées, en retour d'un pays où le commerce se fait par troc; il sera réglé sur le pied de la valeur des effets donnés

---

telle somme, qu'en cas de perte sa rentrée produise tout juste ce qu'on a déboursé. Sur une marchandise valant 10,000 fr., si je me fais assurer cette somme à deux p. $\frac{0}{0}$, je pourrai perdre 200 fr.; si je fais assurer 10,200, la prime me coûtera 204 fr., et en cas de remboursement, j'aurai 4 fr. de perte, et ainsi de suite. Pour trouver la somme à faire assurer, il faut prendre le capital multiplié par 100, et le diviser par 100 moins la prime, par 98, si elle est à 2 p. $\frac{0}{0}$.

(1) *C. de Com.* 338.

(2) EMERIGON, d'après LE GUIDON, ch. IX, sect. 1re.

Digitized by Google

en échange, en y joignant les frais de transport (1). Aussi on n'attribue aucune portion du profit au voyage d'allée.

Voilà des soins d'une exactitude même minutieuse; tout atteste la crainte que l'assurance n'excède la valeur des effets en risque. En permettant l'évaluation d'accord entre les parties, on semble encore préoccupé de cette crainte; on autorise l'assureur à faire procéder à la vérification des objets assurés, en cas de fraude dans l'estimation (2). On avait poussé le scrupule jusqu'à vouloir que l'assuré restât à découvert de 10 pour 100, à moins de convention contraire expresse; et il était même défendu de l'en dispenser s'il était embarqué avec ses effets (3). Ces règles, que l'Ordonnance avait conservées des anciennes coutumes, n'ont cessé qu'à la promulgation du Code, où l'on a jugé à propos de les omettre; en effet aujourd'hui le marchand s'embarque rarement avec sa marchandise; et même en ce cas, il a trop peu d'influence sur le sort du vaisseau, pour que l'intérêt qu'on l'obligerait à garder puisse procurer des soins utiles au bien commun, ou écarter des fraudes : à plus forte raison, celui qui charge et abandonne sa propriété à la foi d'un capitaine, n'a pas besoin de rester intéressé du dixième de sa propriété dans les risques

(1) *C. de Com.* 340. POTHIER regarde le profit fait dans ce lieu comme *acquis*, et comme pouvant très-légitimement être compris dans l'assurance du retour; mais dans la supposition du Code, ce profit n'étant point une *somme d'argent*, on a scrupule de le laisser entrer dans l'assurance. Cependant, parce qu'on n'en a pas fait le compte en deniers avec le marchand étranger, est-il moins susceptible d'évaluation?

(2) *C. de Com.* 336.

(3) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. IV, art. 18. 19.

qu'elle va courir. Ce n'est pas une garantie pour le succès du voyage qui mérite que pour la conserver on prive le négociant prudent de l'assurance entière de son capital. Quoi qu'il en soit, ces précautions montrent combien peu l'intention du législateur était qu'au moyen d'une évaluation arbitraire, qu'on ferait accepter par l'assûreur avide d'une plus grosse somme de prime, on pût exagérer les valeurs, et convertir en gageure une partie d'un contrat admis pour son utilité.

Mais le système qui fait tout donner en France à la bonne foi, celui qui se contente d'un rapport si peu certain pour laisser à l'assuré un intérêt suffisant dans la propriété, s'est étendu aux évaluations et les a rendues valables aussitôt qu'elles ont été acceptées sans vérification et sans recours, malgré la révision que le Code semble permettre *en cas de fraude*. D'après l'interprétation que l'on donne généralement à l'acceptation de ces évaluations conditionnelles, il reste seulement aux assureurs le droit de recourir à la justice, même criminelle, s'il y avait eu supposition ou falsification dans les effets prétendus chargés ou frauduleusement déclarés (1).

En Italie, on fait le compte rigoureusement du coût ou de la valeur actuelle de la marchandise; si elle a été suppléée par l'estimation conventionnelle dans le contrat, avec la clause *vaille ou non*, cette

(1) *Voyez* ci-dessus, ch. VI, § 7. EMERIGON admet le recours à une nouvelle estimation, dans le cas d'excès considérable. D'après LE GUIDON, il considère comme excessive en ce sens la différence *d'un quart au moins* en sus de la valeur réelle; mais il insiste immédiatement après sur la force du pacte par lequel les assureurs déclarent avoir *l'évaluation pour agréable*; ch. IX, sect. V. Fermer la porte aux litiges qui naîtront d'expertises et de preuves testimoniales est une bonne chose; mais on s'écarte absolument du principe qui défend de faire de l'assurance un pari.

convention même ne permet d'excéder que de 10 pour 100 au plus la valeur réelle; au reste, outre les coût et frais et la prime des primes, on est admis à Gênes à faire assurer 10 pour 100 de bénéfice espéré, mais c'est en le déclarant expressément. Une assurance qui se trouverait excéder ces limites y serait très-exactement réduite.

Il n'est pas besoin de dire que les navires et leurs accessoires s'assurent, soit sur l'estimation conventionnelle, soit sur l'expertise.

XII. *Le contrat exprime les temps auxquels les risques doivent commencer et finir.*

L'assurance peut avoir lieu pour le voyage entier, ou pour un temps limité.

Il n'est guère naturel d'assurer les marchandises autrement qu'au voyage; on ne les fait pas assurer au mois, au hasard de les laisser à l'échéance exposées sur la mer avant de parvenir à leur destination; mais les vaisseaux qui sont en risque en tout temps, même au port, s'assurent souvent au mois: il en est comme de l'affrétement; le contrat cesse à l'instant où le terme arrive, et l'assuré peut contracter ailleurs une nouvelle assurance (1): mais communément on stipule un second terme éventuel, pendant lequel la responsabilité des assureurs continue ainsi que le payement de la prime, au prorata du temps qui s'emploie pour terminer le voyage. L'Ordonnance avait réglé cet arrangement par une disposition expresse; quand on assurait à temps, on désignait le voyage dans la police (2).

Quant à l'assurance à voyage, à moins de stipulation contraire, elle court, à l'égard des marchandises,

(1) *C. de Com.* 363.

(2) Liv. III, tit. VI, art. 35.

du jour qu'elles ont été chargées dans le navire ou sur des gabares pour les y porter jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre (1); sur quoi il se représentera quelques observations : à l'égard du navire, le Code en fait courir le risque, toujours faute de stipulation différente, du jour qu'il a fait voile jusqu'au jour qu'il est arrivé et amarré au lieu de la destination; ce qui rendrait *le voyage assuré* absolument égal au voyage réel; mais suivant les pactes les plus fréquens, l'assurance pour le navire part du jour qu'il a commencé à prendre charge (à recevoir des marchandises à bord) : dans l'usage de plusieurs places le risque de l'assureur ne finit que quand le navire a été amarré vingt-quatre heures dans le port pour lequel il était destiné.

On demande quels assureurs payeraient la perte d'un navire qui, assuré par les uns pour l'allée, et par les autres pour le retour, périrait dans le port, si, par les pactes spéciaux, le premier risque devait durer jusqu'au débarquement de la cargaison d'allée, et le second prendre naissance dès que celle du retour commencerait à se charger, et en supposant que tout le chargement du premier voyage n'eût pas été débarqué et qu'une portion de la nouvelle cargaison fût déjà à bord. On sent que dans toute autre supposition qui ne réunirait pas ces données de pactes et d'accidens, il n'y aurait pas lieu à élever la question; et la combinaison qu'il faut admettre est telle, que ce n'est peut-être pas la peine de s'arrêter pour la résoudre. Emerigon, qui la propose, juge qu'il faudrait se décider suivant la plus grande quantité de marchandises d'entrée ou de sortie qui se trouveraient à bord, et, dans le doute, laisser l'accident à la charge des pre-

(1) *C. de Com.* 341. 328.

Digitized by Google

miers assureurs, parce qu'il est plus naturel de donner suite *au risque courant* que naissance *au risque futur.* Un autre avis rapporté en note, propose de partager la perte par moitié ; et sur le tout on remarque que le cas serait jugé suivant les circonstances (1).

XIII. *La somme assurée* est, pour chaque assureur, la portion de la valeur totale qu'il déclare prendre à son risque ; nous avons déja remarqué que le propriétaire est son assureur à lui-même, et concourt au prorata pour la portion qu'il n'a pu ou n'a pas voulu faire assurer.

XIV. *La prime ou le coût de l'assurance* se règle, comme on sait, à tant pour 100 de la somme assurée.

La prime peut être stipulée tout à la fois pour l'allée et pour le retour, elle est susceptible de division quand le retour n'a pas lieu, comme nous le verrons.

On assure quelquefois pendant la paix en prévoyance de la guerre ; en plusieurs pays il n'y a rien de réservé pour ce risque ; s'il survient, il ne change rien au contrat, c'est un cas fortuit à la charge de l'assureur comme les autres. En France, on est dans l'usage ou de séparer et d'exclure le cas de guerre survenant, ou de stipuler qu'en ce cas le contrat tiendra, mais que la prime sera augmentée d'une quotité prévue et fixée dans la police, ou à fixer : auquel

(1) Emerigon, ch. xiii, sect. xx. Ce qu'il se complaît le plus à répéter dans cette petite discussion, et comme un principe remarquable, c'est qu'un vaisseau *ne peut périr en même temps d'entrée et de sortie* (c'est-à-dire, dans les deux voyages à la fois) : car, dit-on, le navire est une espèce de personne civile dont l'état *est indivisible.* C'est de la métaphysique de légiste trop prodiguée pour dire une chose triviale, et pour rappeler qu'on ne peut deux fois se faire payer le même dommage.

cas le Code décide qu'elle sera réglée par les tribunaux en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance (1). Il est assez fréquent de convenir que ces règlemens seront faits par arbitres; autrefois l'autorité s'en est mêlée plus d'une fois (2), ce qui aujourd'hui nous paraîtrait fort étrange. Cet usage de l'augmentation de la prime de guerre nous vient des hostilités de 1755, exercées par les Anglais sur tous nos navires sans aucune déclaration de guerre. Les assureurs ne purent résister à ce coup imprévu; et il leur a toujours semblé depuis qu'ils ne devaient pas se charger seuls d'un tel fardeau: ils ont voulu que les assurés en supportassent leur part en payant une nouvelle prime. L'application de ces pactes a toujours entraîné beaucoup de difficultés et de contestations, soit pour le règlement de la quotité de ces primes qui, étant excessives, rendent illusoires l'assurance au moment où l'on en a le plus besoin, soit pour fixer à quelle époque la guerre les a rendues exigibles (3). Dans les pays où elles ne sont pas en usage, lorsqu'on assure en pleine guerre et avec les primes très-élevées que la circonstance comporte, on introduit assez souvent une clause d'une autre nature: il est stipulé que l'assureur rendra une partie déterminée de la prime si le navire arrive à bon port; il la retient toute entière en cas de perte;

(1) *C. de Com.* 343.

(2) *Voyez* Pothier, *Assurances*, n° 83, au sujet des hostilités imprévues de 1755; le gouvernement se chargea aussi de rompre à la paix les contrats des particuliers stipulés pendant la guerre, et de diminuer les primes convenues. (Arrêts du conseil du 12 juillet 1748 et du 18 janvier 1749.

(3) *Voyez* Valin sur l'art. 3 de l'Ordonnance. Emerigon, ch. III, sect. V.

par là, le haut prix qu'il exige en considération des risques courans est un peu modifié si l'assurance tourne en bénéfice, et l'assuré est un peu moins grevé.

Plusieurs formules de police portent quittance pour la prime; néanmoins elle se paye rarement comptant. Quelquefois, dans les temps où étant fort élevée elle représente une partie considérable du capital, on stipule qu'elle ne sera payable qu'après l'événement de l'assurance, et compensable avec la perte s'il arrive accident.

Dans certaines villes où la police est quittancée, les assurés remettent à l'assureur *des Billets de prime*, espèce de contre-lettres de la quittance, portant promesse de payer et dont l'énonciation les rattache à la police; on n'entendait pas que ce mode entraînât novation et portât atteinte à l'*hypothèque* autrefois attribuée aux primes d'assurance. On considère aujourd'hui la prime non payée comme privilégiée sur les *effets assurés*, tant qu'ils sont au pouvoir de l'assureur, en vertu du privilége qui appartient aux frais de conservation sur la chose conservée (1). Le Code de commerce n'a pourtant pas de disposition explicite à ce sujet et qui se rapporte à l'assurance en général; mais son intention d'appliquer le principe de la loi civile est assez manifeste par le soin qu'il a pris de classer parmi les dettes privilégiées sur le navire le montant des primes d'assurances sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement pour le dernier voyage (2).

XV. La soumission des parties aux arbitres en cas de contestation était devenue une clause générale

(1) *C. Civ.* 1202.
(2) *C. de Com.* 191. 10°.

dans les polices d'assurances : l'Ordonnance la supposait sans l'imposer (1); il en est de même dans le Code. Enfin la police contiendra *toutes les autres conditions dont les parties seront convenues*, c'est-à-dire, tant les pactes particuliers qu'il leur conviendrait d'ajouter aux pactes généraux que la loi a tracés d'avance, que les dérogations qu'elles s'accorderaient à faire à ceux-ci en tant qu'ils ne seront pas fondamentaux et d'ordre public.

Ainsi l'on a soin d'exprimer les simulations soit de pavillon, soit de destination, soit de *pour compte*, dont en temps de guerre l'assuré se réserverait d'user dans le connaissement :

La dispense bien ou mal à propos convenue de telle déclaration ou de telle preuve de propriété; l'acceptation absolue, des évaluations comme convenues, ou des énonciations comme suffisantes :

L'usage qu'on pourra faire des relâches pour y décharger et y remplacer des marchandises :

Les conditions sur la prime, soit pour l'augmenter soit pour en restituer une partie, soit pour le temps de la payer :

Les règles qu'on adopte pour le payement des dommages, si, comme il est fréquent, on convient que la perte ne sera remboursée que sous la déduction de quelques pour cent, ou que les avaries ne seront payables que lorsqu'elles excéderont une certaine quotité; ou enfin si les assureurs seront *francs d'avaries* et ne répondront que de la perte totale (2).

---

(1) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. VI: l'art. 3 dit bien que la police contiendra la *soumission aux arbitres*; mais il faut entendre que c'est quand elle a été convenue, puisque l'art. 70 porte : *Lorsque la police contiendra soumission aux arbitres.*

(2) *C. de Com.* 409.

Enfin le Code a énuméré les risques qui sont de droit commun à la charge des assureurs (1); il a marqué ceux qui ne les concernent pas à moins de conventions contraires: mais les pactes ou individuels ou adoptés par l'usage des places changent presque toujours les bases légales; aussi les formules imprimées contiennent-elles ordinairement l'énumération des risques que l'assureur prend sur lui sans renvoyer à celles du Code; elles confondent ainsi dans les mêmes termes, les données de la loi et les clauses dérogatoires.

CHAPITRE XIII.

Circonstances qui peuvent modifier ou annuler le Contrat d'assurance.

Argument. — 1. Faillite de l'Assuré; — 2. Faillite de l'Assureur; — 3. Voyage rompu avant le départ; — 4. Risques dans le Port; — 5. Changemens par le fait de l'Assuré; — 6. Voyage allongé; — 7. Voyage accourci; — 8. Réduction de l'Assurance excédant la valeur des effets en risque; — 9. Ristourne; — 10. Assurance sur plusieurs Bâtimens; — 11. Marchandises chargées ou échangées dans les lieux d'échelle; — 12. Assurance d'aller et de retour; — 13. Assurance après la perte ou l'arrivée; — 14. Présomption de la lieue et demie par heure; — 15. Assurances sur bonnes ou mauvaises nouvelles; — 16. Nouvelle observation sur le risque de Port; — 17. Baraterie.

I. La faillite de l'assuré, si la prime n'a pas été payée, n'annulle pas l'assurance de plein droit; mais l'assureur peut demander caution ou résiliation du contrat. (2) Dans l'alternative ainsi posée par le Code, il faut entendre cependant que l'option n'appartient

(1) *C. de Com.* 350. L'analise de cet article et de ceux qui excluent certains risques sera le sujet de l'un des chapitres suivans.
(2) *Idem.* 346.

Digitized by Google

pas à l'assureur; pourvu qu'on lui garantisse le payement de sa prime, il n'y a ni raison ni intérêt de l'autoriser à se soustraire à l'obligation principale qu'il a contractée.

Cette règle établie d'après un conseil d'Emerigon (1), met fin par une décision simple et naturelle, à une discussion élevée depuis long-temps. Les anciens livres déclaraient l'assurance nulle, si la prime n'avait été intégralement payée; Valin et Pothier (2) distinguaient s'il avait été accordé du terme. Maintenant la prime due n'empêche pas que l'assurance ne subsiste; si la faillite change l'état du débiteur, il suffit que la caution y remédie : ce n'est que lorsque cette sûreté manque que le contrat est dissous, mais c'est par l'autorité du juge. Si l'assureur se taisait, l'engagement resterait stable, quoiqu'il n'eût point été fourni de caution.

II. De la même manière, quand l'assureur tombe en faillite avant le risque fini, l'assuré peut demander caution et à défaut la résiliation du contrat (3), ce qui emporte la restitution de la prime s'il l'a payée. Autrefois, dans quelques villes, l'usage était que le tribunal permît à l'assuré de se faire réassurer aux frais du failli avec privilége pour le remboursement de la nouvelle prime ou pour le supplément nécessaire, si les deniers de la première étaient encore aux mains de l'assuré. Le failli n'en restait pas moins assureur, la réassurance était faite seulement à sa décharge (4).

(1) Emerigon, ch. III, sect. VII, § IV, et ch. VIII, sect. XVI.

(2) Valin, sur l'art. 20 de l'Ordonnance. Pothier, *Assurances*, n° 116.

(3) *C. de Com.* 346.

(4) Emerigon, ch. VIII, sect. XVI, § II.

L'Ordonnance autorisait (1) à faire assurer la *solvabilité* de l'assureur, le Code n'en dit rien dans les articles qui retracent les divers objets d'aliment que peut avoir un contrat d'assurances; car il serait difficile de trouver cette solvabilité comprise parmi *les choses et valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation,* qui sont accouplées dans cette nomenclature avec les marchandises de la cargaison; mais d'un autre côté cette assurance n'est pas placée parmi celles que la loi défend et qu'elle frappe de nullité (2). On remarque que, malgré les termes généraux dans lesquels l'Ordonnance permet l'assurance de la solvabilité, Emerigon (3) croyait qu'on ne devait, qu'on ne pouvait même y procéder que dans le cas de la faillite de l'assureur: or le Code ayant pourvu autrement à ce cas, on aura cru inutile de conserver la disposition expresse sur ce genre de réassurance. Cependant il serait très-bon qu'un assuré fût libre de pourvoir à sa sûreté quand la déconfiture devient imminente, incertain s'il y sera à temps quand la faillite sera déclarée; et cette considération a plus de poids que jamais, maintenant que les faillites de fait se multiplient sans qu'aucune déclaration donne ouverture aux précautions légalement admises.

Il est permis de faire assurer la prime qu'on a payée; et cette disposition est rangée par le Code (4) non parmi celles qui déterminent les élémens qu'on peut faire entrer dans l'évaluation des effets qu'on met en

(1) Liv. III, tit. VI, art. 20.
(2) *C. de Com.* 344. 347.
(3) EMERIGON, ch. VIII, sect. XVII.
(4) *C. de Com.* 342.

Digitized by Google

risque, mais au milieu de celles qui se rapportent à la réassurance. Il en résulte la pleine liberté de faire de l'assurance de la prime un contrat à part et avec de nouveaux assureurs; mais on n'en a guère occasion. Si l'on a voulu parler ici d'une réassurance de solvabilité, ce n'était pas la peine d'autoriser cette précaution pour le débours de la prime seulement, sans avoir pourvu à mettre à couvert le capital assuré.

J'ignore ce que telle ou telle cour jugerait d'une réassurance de la solvabilité des assureurs : pour moi j'oserai croire qu'elle est valable jusqu'à ce qu'une jurisprudence précise ait prononcé (1).

III. Le contrat s'annulle si, avant le départ du vaisseau, le voyage est rompu même par le fait de l'assuré (2) : l'assureur reçoit à titre d'indemnité demi pour cent de la somme assurée. Il n'a point couru de risque, mais il s'était soumis à en courir; il ne pouvait s'en affranchir, tandis qu'il dépendait de l'assuré d'annuler le contrat à volonté en renonçant au voyage. Quand même la rupture serait accidentelle, l'assureur qui a été lié par le contrat peut n'être plus à temps, quand il est en liberté, d'en contracter d'autres pour un semblable voyage; il peut avoir perdu l'occasion de gagner une prime avec d'autres assurés: on a donc pu très-justement lui accorder une

(1) Il y a plusieurs dispositions de l'Ordonnance faites pour être transportées dans le Code, et qu'on y a omises. Est-ce à dessein? Subsistent-elles là où on les a laissées? De ce nombre est la prohibition de l'assurance de la vie des hommes, qu'on ne trouve dans le Code que d'une manière fort détournée. On peut en demander autant sur la réassurance de la solvabilité.

(2) *C. de Com.* 349.

indemnité. Sa fixation à demi pour cent est fort ancienne et à peu près générale : moyennant cette indemnité, il est fort raisonnable d'autre part que l'assurance, contrat tout-à-fait accessoire aux expéditions maritimes, cède à la plus légère convenance qui fait changer de plan l'armateur ou le chargeur. Nous avons vu par une disposition analogue laisser la plus grande latitude aux chargeurs et aux affréteurs pour retirer leurs marchandises du navire ou pour renoncer aux nolissemens faits (1).

IV. Le Code dit *avant le départ du vaisseau;* ce qui signifierait, avant le commencement du voyage réel du navire, différent, comme nous l'avons observé, du *voyage assuré*. On sait que ce nom se rapporte aux limites conventionnelles dans lesquelles les assureurs

---

(1) Si avant le commencement des risques, mais la police signée, celui qui devait charger vend sa marchandise à un autre qui continue l'expédition, et qu'il omette de lui faire cession des assurances, qu'arrivera-t-il? En Hollande, on jugeait que la police non cédée devenait caduque. Il est certain qu'elle ne peut servir à l'assuré qui n'a plus de risque, et il est conséquent aux principes généraux que l'acquéreur des marchandises ne profite pas d'une assurance qu'il n'a pas fait faire, et dont il n'a pas acheté les droits. Emerigon, ch. xvi, sect. iii, § ii, toujours d'après son système, juge au contraire que l'assurance suit de droit la marchandise à laquelle elle a été destinée; qu'en conséquence, si le nouveau propriétaire, ignorant que son vendeur s'était fait assurer, pourvoyait de son chef à de nouvelles assurances, celles-ci, comme postérieures, seraient nulles, et les premières seules valables. Cela est conséquent aux idées qui prévalent; mais je demande si l'on croit qu'il ne fût pas permis à celui qui expédie de courir son propre risque sans faire assurer, parce qu'à son insçu le vendeur de ses marchandises aurait contracté des assurances, et si les assureurs pourraient le contraindre au payement de la prime d'un contrat qu'il n'a fait ordonné ni même connu. Dans notre supposition, il m'est difficile de le croire.

ont renfermé leurs risques. Il peut commencer avant que le navire mette à la voile; il compte ordinairement d'un moment différent à l'égard du vaisseau et de la cargaison; le Code lui-même prévoit (1) que l'assurance sur les marchandises doit, sauf convention contraire, commencer du moment qu'elles sont sur le navire ou sur les gabares qui les y conduisent. Dans plusieurs formules de police, le risque sur le vaisseau court non du moment de son départ, mais à l'instant qu'il prend charge. De ce terme de convention jusqu'au moment de mettre à la voile, la marchandise peut tomber de la gabare dans la mer; le navire et le chargement peuvent être dans le port submergés, frappés de la foudre, incendiés, et le tout est au risque des assureurs. L'intention du Code a-t-elle été que nonobstant ce risque couru, et cette première exécution du contrat, il puisse être rompu si le vaisseau ne lève pas l'ancre? Veut-il qu'après avoir été chargés de cette responsabilité, les assureurs n'obtiennent en ce cas que cette même indemnité de demi pour cent, qui leur serait due quand même le risque n'aurait nullement commencé? Le texte a l'air de le dire; mais il faut avouer que ce pacte serait injuste: il semblerait inconciliable d'ailleurs avec la règle qui fait l'objet du paragraphe suivant. Tous ceux qui ont écrit sur l'article correspondant de l'Ordonnance (2) ont jugé que, même avant le départ du vaisseau, c'est dès le commencement du risque que la prime entière est acquise, quoique l'assuré renonce au voyage ou retire ses marchandises sans sortir du port, et avant qu'il leur soit arrivé aucun accident. Les textes étant

(1) *C. de Com.* 341. 328.

(2) Valin, sur l'art. 37 de l'Ordonnance.

pareils (1), il faut entendre le Code aujourd'hui comme l'Ordonnance était entendue. Mais quelle négligence ! quelle inexactitude ! Au lieu des mots, *départ du vaisseau*, si peu d'accord avec ce qu'on voulait exprimer, que coûtait-il de dire avant le *voyage commencé* (2)? Ce qui du moins se serait entendu sans contradiction et sans effort, du voyage assuré, ou, plus clairement, *avant le risque commencé*. Au reste, s'il est injuste d'annuler, avec une faible indemnité et comme s'il n'y avait jamais eu aucun risque, une assurance qui avait déjà pris son cours et fait courir des dangers, on doit reconnaître que la prime entière, gagnée sans sortir du port, et sans que les dangers, tout possibles qu'ils étaient, aient apporté aucun préjudice, est un payement excessif et sans proportion; même en se souvenant que dans les contrats aléatoires les chances heureuses doivent payer pour les funestes. Figurons-nous les temps de pleine guerre, où l'on assure à 25 ou 30 pour 100, souvent bien au delà : ne répugnera-t-il pas que l'assureur dépouille l'assuré d'un capital si considérable sans que le vaisseau soit sorti du port, sans avoir couru ce risque de l'ennemi qui, dans cette

(1) Je remarque, non pourtant pour donner une raison de douter, une différence dans les deux textes. Le Code dit : *Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau*, ce qui est absolu et ne permet pas d'attacher des idées différentes entre les termes de voyage et départ. L'Ordonnance disait : *Si le voyage est entièrement rompu avant le départ du vaisseau.* Le mot *entièrement* donne un peu plus l'idée d'un commencement de voyage possible, même quand le vaisseau ne part pas, et pourrait mieux se prêter à la distinction du voyage assuré.

(2) Le Code s'est servi de cette expression dans un autre article (370), et probablement, à celui-là, il ne voulait parler au contraire que du départ du navire. *Voyez* ci-après ch. XIV, § IX.

circonstance, décuple seul le taux des prix ordinaires? Il eût été juste peut-être que la loi eût apporté un tempérament d'équité pour règle de ce cas, et je me persuade que les assurés auraient dès long-temps réclamé une disposition de cette nature, si la bonne foi et la discrétion des assureurs ne se faisaient justice d'elles-mêmes.

V. L'altération portée aux déclarations fondamentales sur lesquelles l'assureur s'est chargé du risque, les changemens de voyage, de route, de vaisseau, quand ils sont du fait de l'assuré, annullent aussi le contrat. Alors, s'il est reconnu que l'assureur n'a point été en risque, c'est-à-dire, que, le cas sinistre arrivant, il n'eût point été tenu de payer la somme assurée, la prime se restitue ou s'annulle, sauf l'indemnité de demi pour cent au profit de l'assureur : si au contraire il a été en risque, ne fût-ce qu'un instant, la prime entière lui est acquise (1), à moins d'une dérogation expresse.

VI. Parmi les changemens notables la loi prévoit le cas du voyage allongé (2); il annulle le contrat et laisse la prime acquise à l'assureur, car il a couru le risque; mais à l'instant où le navire dépasse le port de sa destination, quoiqu'il n'eût pas dérouté jusque-là et que par conséquent l'assureur répondît des événemens, dès qu'il a passé outre, ce n'est plus le voyage assuré. Si le vaisseau se perd au delà, ou en se diri-

(1) *C. de Com.* 351. On voit que cet article serait inconciliable avec le 349e, si l'on devait entendre absolument *le départ du vaisseau* dont parle celui-ci. La même contradiction de termes était, il est vrai, dans l'Ordonnance; mais était-ce une raison pour la conserver? où pourrait en être le motif?

(2) *Idem.* 364.

geant autrement que pour entrer au port de sa destination, l'assureur n'est plus responsable.

VII. Le voyage étant raccourci, l'assurance a son entier effet (1), mais il faut entendre que la route qui conduit à la destination convenue aura été suivie, seulement on n'aura pas été jusqu'au bout; car il n'est pas permis de substituer au voyage assuré un voyage différent, quoique plus court.

VIII. On annulle aussi dans les contrats d'assurances la portion qui se trouve être sans cause, quand la somme assurée surpasse la valeur en risque; nous avons déjà vu comment cette valeur se constate: or, s'il est reconnu qu'un contrat d'assurance ou de réassurance soit consenti pour une somme qui excède la valeur du risque, et qu'il soit prouvé que ce soit par dol ou fraude de l'assuré, le contrat est nul *à son égard* (2), c'est-à-dire que l'assureur s'en prévaut pour exiger la prime sans que l'assuré puisse recevoir aucune indemnité des pertes. En substance on paye la prime et l'on n'est point assuré. Telle est la peine civile de cette fraude, nécessairement liée à la tentative ou du moins à l'espérance de faire périr ou disparaître le vaisseau ou les effets; puisque son but est de se faire rembourser par l'assureur, sous prétexte d'un accident où faux, ou préparé à dessein, soit la valeur d'effets qui n'ont pas péri, soit une valeur exagérée de ceux qu'on a fait perdre réellement. C'est ce vol qualifié, contre lequel paraît manquer une peine spéciale lorsqu'il est poursuivi autrement que par complicité avec le capitaine.

S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat subsiste; il est seulement réduit à la vraie valeur des effets en

(1) *C. de Com.* 364.
(2) *Idem.* 357.

risque (1); s'il y a plusieurs polices (2) ou plusieurs signataires sur la même, en un mot plusieurs contrats, tous exactement sous la même date, la réduction se fait au prorata, chacun conservant une part à l'assurance proportionnellement à sa souscription primitive; mais lorsqu'il y a plusieurs dates, les assurances les plus anciennes excluent les postérieures en quelque lieu du monde qu'elles aient été faites : le tout à concurrence de la vraie valeur du risque, en descendant de l'une à l'autre dans l'ordre de l'ancienneté, et au prorata seulement entre les dernières d'une même date, si ce qui reste de la valeur à assurer est inférieur aux sommes souscrites par des assurés égaux en rang. Les assureurs, pour qui le contrat est annulé en tout ou en partie, reçoivent l'indemnité de demi pour cent sur la portion devenue caduque de leur engagement. Ces vérifications et ces réductions n'ont pas de temps fixe pour être opérées; elles ont lieu indifféremment avant le départ, pendant le voyage, ou après le risque fini, soit par l'heureuse arrivée, soit par la perte. Point d'assurance sans risque; c'est le principe inébranlable : ainsi l'assuré est toujours à temps à faire réduire la prime sur le pied de la vraie valeur exposée; l'assureur est toujours à temps de faire réduire l'indemnité, en cas de perte sur le pied de cette même valeur. Je ne trouve de terme fixé à ces réclamations que la prescription de cinq ans de la date du contrat, qui est générale en matière d'assurance (3).

(1) *C. de Com.* 358.

(2) *Idem.* 359.

(3) Emerigon rapporte un cas très-singulier : un commerçant, pour se donner du crédit par l'apparence d'immenses affaires, s'avisait de faire assurer de fortes sommes sur tous les bâtimens

IX. La réduction de somme qui se fait dans un contrat d'assurance se nomme, du moins dans les ports de la Méditerranée, *l'estourne* ou *ristourne*, et quelquefois *estourny*. C'est la corruption du mot italien *storno*, consacré dans cette occasion, mais employé d'ailleurs pour signifier tout changement opéré dans un compte mercantile; il vient du verbe *stornare, détourner*, pour *rejeter* un article ou le mettre hors de compte : c'est ce qui se fait dans le règlement entre l'assureur et l'assuré.

En Angleterre, par une règle fort différente de toutes les autres, il est permis de se faire *assurer deux fois*, quoiqu'on ne puisse recevoir qu'une seule indemnité. L'assurance postérieure concourt avec l'antérieure, en ce sens que l'assuré peut exiger son remboursement de celui des assureurs que bon lui semble; et c'est celui-ci qui, étant subrogé pour le payement aux droits de l'assureur, a qualité pour demander aux autres d'entrer en contribution avec lui sans distinction de date (1). Cette méthode fournit

qui partaient, en supposant d'y avoir intérêt, quoique réellement il n'y eût jamais chargé. Il faillit : les syndics de sa masse s'aperçurent de cette misérable manœuvre, et établirent qu'il avait ainsi payé dix mille francs de primes sans objet. Ils en demandèrent la restitution aux assureurs; et comme il fut reconnu que ce n'était pas une tentative frauduleuse pour leur faire payer des pertes supposées, ils furent tenus de restituer. EMERIGON remarque, au reste, que la demande admise dans la bouche des syndics n'aurait pas été écoutée dans celle du commerçant lui-même, nul n'étant recevable à alléguer sa turpitude, ch. XVI, sect. 1re, § III.

(1) PARK, ch. XV, pag. 282. On trouve, à l'occasion de la double assurance en Angleterre, un procès qui serait fort singulier pour nous : des marchandises ont été chargées sur un vaisseau qui a péri; en des temps différens le chargeur en avait annoncé l'envoi à deux de ses créanciers, en payement de ce qu'il leur devait : chacun

une manière fort simple de se prémunir contre la crainte de l'insolvabilité du premier assureur, puisqu'on peut en prendre un second. J'ignore au reste comment une marche aussi éloignée de celle qui est suivie partout ailleurs peut se concilier sans difficultés, lorsque des assurances faites en Angleterre se trouvent en concours avec celles des autres pays; car, en cas de malheur, si l'assureur anglais était le premier en date, c'est à lui qu'on demanderait toute la somme, et il ne serait nullement admis sur le continent à venir proposer aux assureurs postérieurs d'entrer en contribution dans la perte.

X. Si la marchandise devant être chargée dans un lieu éloigné et sur divers navires, il a été fait une assurance commune à ces différens bâtimens dénommés, les parties ont dû convenir clairement de leurs faits, et décider si les portions à mettre sur chaque vaisseau seront égales, ou s'il sera dans la faculté de l'assuré de les régler à son gré. Mais si les sommes ont été fixées à l'avance, et que le chargement se soit fait sur un seul des navires, ou sur un moindre nombre qu'on n'avait convenu, l'assureur n'est tenu des événemens sur chaque navire qu'à concurrence de la somme respectivement fixée; l'excédant n'est point assuré, et doit être *estourné*

---

d'eux s'est fait assurer; mais un seul des deux a reçu le connaissement, et par conséquent eût pu s'approprier la marchandise; néanmoins on a décidé en Angleterre que tous deux avaient *intérêt*, et que leurs assurances pouvaient très-bien être respectivement valables. Cette assertion est explicite dans l'avis motivé des juges, quoique la sentence relative à la position particulière de la procédure porte seulement que le second assuré, porteur du connaissement, n'a aucun droit sur le contrat de l'autre.

moyennant l'indemnité de demi pour cent (1). Cette règle s'exécute même lorsque tous les vaisseaux désignés périssent, et sans qu'on puisse alléguer qu'ainsi le changement opéré n'a eu aucune conséquence réelle, et qu'en suivant la distribution convenue tout serait également perdu. Une assurance *sur tel ou tel* navire est différente de celle dont nous venons de parler; elle est alternative ; elle laisse à l'assuré la faculté de charger sur l'un des bâtimens, et dès lors le risque se consolide comme si l'alternative n'avait pas existé; mais on peut aussi diviser la charge sur les deux vaisseaux à volonté (2).

XI. Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire (3), clause qui semble indiquer qu'il dépend des conditions faites entre les parties que l'assurance s'étende au risque couru par les effets mis à terre volontairement. Cette faculté est contraire au préjugé assez général que les assureurs ne courent point de risque de terre (4). L'Ordonnance, dans l'article correspondant (5), poussait cette faculté bien plus loin. Ce qu'elle admettait s'il y avait convention, c'était que l'assureur courût les risques des effets qui étaient à terre, destinés pour le chargement, le vaisseau étant au port pour les prendre. C'était reconnaître une assurance maritime de risques absolument étrangers

(1) *C. de Com.* 301.
(2) EMERIGON, ch. VI, sect. VI.
(3) *C. de Com.* 362.
(4) *Voyez* ci-après ch. XIV, § II.
(5) Liv. III, tit. VI, art. 33.

à la mer, sans liaison avec le navire, et commençant à une époque antérieure à tout ce que les pactes les plus larges ont jamais compris dans *le voyage commencé ;* la rédaction du Code me semble restreinte au contraire aux effets qui ont été chargés, pendant qu'ils sont débarqués dans un lieu de relâche. Mais cette rédaction donne lieu à un doute assez grave. L'Ordonnance en prévoyant que l'assurance pourrait permettre au navire de faire échelle, n'ajoutait pas, comme le Code l'a fait, que cette permission serait motivée *pour compléter ou échanger le chargement :* or, la jurisprudence avait établi (1) que la clause simple de faire *échelle* emportait la faculté de charger à concurrence de la valeur assurée, de remplacer une marchandise par une autre, de sortir du premier port sans rien charger, et d'aller lever la cargaison entière dans les lieux de relâche (tout ceci, comme on l'entend, supposait toutefois des assurances sur *facultés* ou sur des effets non individuellement spécifiés, puisque ceux-ci ne seraient pas susceptibles d'être échangés). Maintenant le Code semble clairement supposer que les chargemens et surtout les échanges ne pourraient avoir lieu régulièrement sans vicier le contrat d'assurance, qu'autant que la faculté serait exprimée *pour compléter ou échanger le chargement.* Je crois que, nonobstant le changement introduit dans le texte à dessein ou non, l'habitude fera admettre les substitutions d'espèces dans les relâches ; mais la rédaction de la loi n'en sera pas moins défectueuse.

XII. Si l'assurance est faite pour l'aller et le retour sous une prime unique, et que le navire étant parvenu

(1) VALIN, sur l'art. 33. EMERIGON, ch. XIII, sect. VIII.

à sa première destination ne charge point en retour, ou ne rapporte pas l'entière valeur assurée, la prime, qui manque d'aliment dans cette seconde partie du voyage est réduite aux deux tiers, s'il n'y a stipulation contraire (1). La stipulation ici prévue est fréquente : elle consiste à convenir des primes différentes pour l'aller et pour le retour, en rendant la seconde conditionnelle suivant qu'on aura pu charger : c'est ce qu'on appelle l'assurance à primes liées. Il faut observer que la loi ne parle de réduction sur la prime que lorsque le navire *étant parvenu à sa première destination*, il n'y a pas de retour complet. Si le vaisseau périt en allant, ce n'est pas le cas prévu par la disposition. L'assureur qui en souffre la perte ne supporte pas la déduction du tiers sur la prime (2).

XIII. Une assurance faite pendant que le navire est en mer ou dans un lieu éloigné des ports du départ et de la sortie, pourrait être contractée dans un moment où le sort des effets assurés serait déjà accompli, c'est-à-dire, tandis qu'ils sont déjà entrés dans le port ou que leur perte est consommée. Mais si l'événement est également ignoré des deux parties, cette assurance est valable et parfaitement légitime. C'est une de ces obligations que le droit civil admet lorsqu'il permet de contracter sur un événement actuellement arrivé, mais encore inconnu des parties (3). Cette ignorance de l'événement est seulement la condition essentielle pour la validité du contrat : assurer le vaisseau que l'on sait entré dans le

(1) *C. de Com.* 356. On désigne par les noms de voyage *d'entrée et de sortie*, l'aller et le retour.

(2) Emérigon, ch. III, sect. II, § IV.

(3) *C. Civ.* 1181.

port; faire assurer les effets que l'on sait perdus, c'est un dol, c'est une tentative de fraude. L'assureur ou l'assuré qui s'en rendent coupables sont poursuivis correctionnellement; et, outre la nullité du contrat, l'assuré convaincu est condamné à payer double prime, l'assureur à payer une somme double de la prime convenue (1).

XIV. La loi ne s'est pas même tenue au fait pour annuler l'assurance; elle a établi une présomption. Le contrat est nul indépendamment de toute preuve de la connaissance de l'arrivée ou de la perte, s'il est établi qu'elle a pu parvenir à l'assuré ou à l'assureur, en calculant trois quarts de myriamètres (une lieue et demie) par heure; et cette distance doit se compter soit du lieu de la perte ou de l'arrivée, soit du lieu où il est prouvé que la première nouvelle en est parvenue (2). Cependant il est permis aux parties de renoncer à cette présomption par un pacte exprès (3): en ce cas il ne s'agit pas de compter si l'une d'elles pouvait d'après la distance et les heures, avoir appris l'événement, mais de prouver qu'elle le connaissait réellement quand elle a stipulé. Avec cette condition, le contrat n'est annulé que sur cette preuve, et c'est alors que sont prononcées les peines contre la mauvaise foi (4).

(1) *C. de Com.* 365. 368.

(2) *Idem.* 366.

(3) *Idem.* 367.

(4) Un délai dont la durée a des effets si importans se compte avec la plus grande exactitude et d'heure à heure. On a vu plus haut la précaution prise pour fixer en ce sens la date de la police. Les rapports de mer et les autres preuves indiquent ordinairement l'heure de l'événement. Si l'on n'en connaissait que le jour, LE GUIDON veut que l'on compte de l'heure de midi. POTHIER, *Assurances*, n° 22, croit plus juste de compter de minuit tombant sur le lendemain, la perte ayant pu arriver la dernière heure du jour indiqué.

Notre article sur la présomption a de grands avantages sur celui de l'Ordonnance (1) ou sur les règles qui existent ailleurs dans le même sens. En Italie, la distance était fixée par *mille*, dénomination appliquée dans les lieux divers à des mesures différentes. Le mot de *lieue* employé dans l'Ordonnance s'entendait au Midi tout autrement qu'au Nord. Enfin on a fixé par une disposition bien importante l'alternative des deux chemins par lesquels la nouvelle a pu venir : car si l'événement s'est passé en pleine mer, il est juste que, s'agissant d'une *présomption*, on suppose que la connaissance a pu en être portée à vol d'oiseau du lieu où il est arrivé au lieu où l'on contracte ; mais si entre les deux termes de cette présomption, il se trouve un fait *intermédiaire*, savoir l'arrivée prouvée de la nouvelle sur un point du continent, il y a une seconde présomption naturellement applicable et bien plus probable que la première, c'est que de ce lieu l'avis a dû cheminer vers l'intéressé avec la plus grande diligence.

XV. L'assurance dans laquelle on convient de renoncer à la présomption de la lieue et demie par heure, se nomme l'assurance *à bonne et mauvaise nouvelle.* Je suis fâché que le Code ait admis cette expression ; elle répugne aux principes. C'est toujours à condition que l'assuré n'a point reçu de mauvaise nouvelle ni l'assureur de bonne, qu'ils contractent valablement; la loi se garde bien de les autoriser quand l'un d'eux sait l'événement, et quand même par mauvaise nouvelle on n'entendrait pas la certitude de la perte, mais seulement quelque avis qui la ferait craindre : encore l'intéressé ne serait-il pas

(1) Liv. III, tit. VI, art. 39.

fondé à se faire assurer sans le manifester, car la *réticence* annulle l'assurance.

XVI. Le Code a partout rangé sous les mêmes règles l'assurance faite après *la perte* ou après *l'arrivée* du navire; elle est également nulle pour les deux cas, la même présomption s'applique au temps où l'événement est censé connu; cependant à l'arrivée nous retrouvons encore la différence du voyage réel et du voyage assuré. Les assureurs avaient pris le risque jusqu'au débarquement des effets à terre à sauvement; les voilà dépouillés d'une prime qu'ils gagneraient à trop bon marché; mais voilà aussi l'assuré sans garantie pour les accidens qui peuvent arriver dans le port, sans possibilité même de s'en faire assurer. Ce danger peut être assez long, particulièrement quand il y a des quarantaines à accomplir. Je persiste à croire qu'il serait indispensable qu'il y eût une *prime de port* qui s'appliquât aux risques courus dans les délais entre la mise à bord et le départ, entre l'entrée et le débarquement, lorsque l'assurance principale se trouve annulée.

XVII. Parmi les causes de nullité, la loi compte *la baraterie* du patron, à moins que par pacte exprès l'assureur n'en ait agréé le risque (1). Hors de France on entend par ce mot la *fraude du capitaine*. Chez nous on l'a étendu à toute faute de l'équipage (2). Les dommages qui arrivent par le fait et la faute de l'as-

(1) *C. de Com.* 353.

(2) Le Code dit cependant les prévarications et fautes *connues sous le nom* de barateries, ce qui ne comprendrait pas toute faute; mais à défaut de définition, il faut bien remonter aux anciennes notions; et d'ailleurs l'introduction du mot *faute* dans l'article ne permet pas de ne s'arrêter qu'à l'idée de la fraude criminelle.

suré, ou par le vice propre de ses effets, n'étant pas à la charge de l'assureur, on a trouvé convenable qu'il en fût de même du fait et de la faute du capitaine; car, en un sens, il est le représentant, censé le préposé de l'assuré. Cependant si l'on fait attention combien un particulier, qui, ayant des effets à expédier, est obligé de se servir des occasions qui se présentent, a peu d'influence sur le choix du capitaine et des équipages des vaisseaux qu'il trouve sous charge; combien l'affréteur ou l'armateur forcé de se confier à un capitaine, a peu de moyens de prévenir ses négligences ou ses imprudences, on trouvera que c'est précisément le premier danger contre lequel le commerce a besoin d'être assuré. Pour sentir la vérité de cette observation, on n'a qu'à jeter les yeux sur la nomenclature des risques (outre celui du dol), pour lesquels il n'y a point d'assurance quand la baraterie n'est point assurée; *mauvais état du navire au départ, vaisseau trop ou mal chargé, mauvais équipage, opération du capitaine, l'équipage non consulté, faute des mariniers, révolte ou désertion de l'équipage, incendie par la faute de l'équipage, naufrage ou prise par la faute du capitaine.* Il est douteux s'il vaut la peine d'être assuré, quand on est condamné à garder à son compte de tels risques contre lesquels le propriétaire d'une cargaison n'a aucun remède à employer. Les polices des compagnies d'assurances de Paris et celles de l'Océan en général comprennent le risque de *baraterie ;* il a été long-temps exclus par celle de Marseille; dans la formule réformée depuis quelques années, l'exclusion ne subsiste qu'envers les navires étrangers; les assureurs courent le risque de la baraterie des capitaines et équipages français.

A Gênes les assureurs répondent de la faute de l'équipage, et ne répondent pas de la baraterie. Elle y est bornée à la fraude; soit que le capitaine ait volé les marchandises qu'on lui a confiées, ou qu'il ait simulé le chargement de celles que ses complices faisaient assurer; soit aussi qu'il ait procuré volontairement le naufrage pour couvrir ses vols, ou qu'il rapporte les preuves fausses d'un prétendu événement sinistre.

Lorsqu'il s'agit d'un pareil crime, on peut trouver juste que les assureurs se réservent de ne point relever l'assuré du dommage qui en est la suite, ne fût-ce que pour éviter le danger de favoriser la complicité. Mais ce motif ne peut exister quand il ne s'agit que de fautes simples; alors c'est seulement dans la mesure de la prime que les assureurs attentifs doivent chercher la compensation des défauts soupçonnés du navire ou du capitaine.

En Angleterre, on définit la baraterie dans un sens encore plus restreint qu'ailleurs; c'est la fraude du capitaine ou de l'équipage *contre le propriétaire;* en sorte que si le propriétaire, ou l'affréteur qui le représente, a pris part à une manœuvre du capitaine faite dans l'intention de tromper des chargeurs ou leurs assureurs, on tient ce délit pour tout différent; et il ne dispense pas du payement de la perte l'assureur qui ne répondrait pas de la *baraterie.* Un propriétaire de navire et son capitaine ayant été condamnés criminellement en France, pour avoir signé de faux connaissemens, changé la direction du voyage, dérobé et vendu à leur profit la marchandise; les juges d'Angleterre déclarèrent que ce cas n'était pas la *baraterie* (1) envers leurs assureurs.

(1) PARK, *Système des Assurances*, 5e édition, 1802, page 93.

CHAPITRE XIV.

Risques, Avaries et Cas sinistres.

ARGUMENT. — 1. Risques divers ; — 2. Risques de terre ; — 3. Avaries et *Sinistres* ; — 4. Prise et Composition ; — 5. Naufrage ; — 6. Perte présumée par défaut de nouvelles ; — 7. Innavigabilité ; — 8. Arrêt de prince ; — 9. La disposition qui n'admet point le délaissement avant le voyage commencé, s'applique-t-elle à un autre cas qu'à l'arrêt de prince ? — 10. Blocus ; — 11. Confiscation ; — 12. Détérioration aux trois quarts de la valeur des effets assurés ; — 13. Observations sur les cas où l'Assureur peut perdre plus de cent pour cent.

I. Les risques mis par le Code à la charge de l'assureur sont toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempêtes, naufrages, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau ; par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement toutes autres fortunes de mer (1).

En général, une fois le voyage commencé, toutes les suites des cas fortuits qui surviennent sont matières de l'assurance (2).

Toutes les conséquences des démarches du capitaine pour se soustraire aux cas fortuits ou pour y remédier, dépenses, changemens, mesures extraordinaires, sont également aux risques de l'assureur (3). Il ne répond pas, au contraire, comme nous avons eu

(1) *C. de Com.* 350.

(2) *Idem.* 397.

(3) *Idem.* 400.

Digitized by Google

occasion de le dire, des dommages causés par le fait ou la faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ni des déchets, diminutions ou pertes qui arrivent par le vice propre de la chose (1). Ainsi, il ne garantit pas le coulage spontané des liquides; mais s'il y avait une tempête qui l'eût rendu plus fort, ou qui en eût procuré un accidentel, on séparerait par évaluation le coulage naturel qui resterait au compte du propriétaire, de celui qui serait dû aux accidens maritimes, à la charge de l'assureur (2). Par le même motif, les frais de navigation, pilotage, tonnage, lamanage, les droits de toute espèce, imposés, soit sur les cargaisons, soit sur les navires, ne le concernent point (3); nous avons vu que ce ne sont pas des avaries.

S'il y a relâche forcée ou arrêt de prince, l'assureur sur le navire répond des frais qui en résultent, et de ceux que la loi attribue en ce cas à l'équipage: l'assureur sur les marchandises répond de la portion de ces frais, qui peuvent tomber sur la cargaison si l'avarie commune a lieu. Il est responsable en outre des dépenses particulières à la marchandise, s'il faut la décharger, des frais et magasinages relatifs, ainsi que des soustractions qu'elle pourrait éprouver à terre (4).

II. Emerigon (5) estime que si dans le port ou dans

(1) *C. de Com.* 351. 352.

(2) Pothier, *Assurances*, 66. Valin, sur l'art. 31. La clause *franc de coulage* dispenserait même du coulage accidentel. Emerigon, ch. XII, sect. IX, § II.

(3) *C. de Com.* 354.

(4) *Idem*, 400. 403.

(5) Emerigon, ch. XII, § XXIX.

les rivières elle est volée, l'assureur n'en répond pas, quand il n'a pas pris sur lui le risque des fautes de l'équipage; mais l'enlèvement par force est un pillage qui est à sa charge. J'ai vu sur le risque à terre, une contestation assez singulière et qui se rattache à ce que nous avons dit plus haut sur le voyage commencé avant le départ du navire. Une cargaison d'huile avait été mise sur un bateau: les expéditions étaient faites, et le connaissement signé; le voyage assuré était évidemment commencé. Cependant le bateau, au lieu d'être flottant dans un port, était tiré à terre sur la plage, l'usage dûment constaté du lieu, étant d'y charger les bâtimens en cette forme. Tandis qu'on lançait celui-ci à la mer, des corsaires firent une descente, et brûlèrent le bâtiment avec les huiles. Les assureurs refusaient d'indemniser l'assuré; c'était, disaient-ils, risque de terre, événement antérieur au départ du navire; on répondait que la marchandise avait péri sur le bâtiment, et le voyage étant commencé, non-seulement suivant la lettre du contrat, mais suivant la forme dans laquelle commencent tous les voyages, dans l'usage du pays; que ce n'était pas un pillage des gens de terre, mais une voie de fait de corsaires venus de la mer, une véritable hostilité; enfin, ce qui est notable, que l'Ordonnance ne parlait que des dommages arrivés *sur mer*, mais que cette expression avait été supprimée par le Code; et qu'au contraire, en marquant ailleurs que les assureurs ne répondent du risque des marchandises hors des bâtimens *dans des relâches volontaires*, que par convention expresse, il faisait voir que leur responsabilité embrasserait les risques mêmes de terre, quand ce n'est pas par la volonté de l'assuré que la marchan-

dise s'y trouve ; à plus forte raison, lorsqu'elle est réellement dans le bâtiment. Les assureurs furent condamnés, et quoique ce fût dans un pays, et entre gens dont l'habitude est de disputer jusqu'au bout, la sentence fut acquiescée.

III. Les pertes, objet de l'assurance, se divisent quant à leur effet en deux classes (1) ; les avaries, et les cas *sinistres*, ou *sinistres* majeurs, qui donnent lieu à l'assuré d'exiger la somme assurée en entier, en laissant aux assureurs le soin de se subroger à sa place, et de recouvrer comme ils pourront les effets assurés.

Les avaries sont pour les assureurs, 1° le contingent de l'objet assuré dans les avaries communes, contribution au jet, etc. (2); 2° l'avarie simple de l'objet, c'est-à-dire, le dommage dont il a été frappé, soit séparément, et sans qu'il y eût avarie grosse, soit en sus de la contribution commune, si ces pertes n'ont pas été de nature à y être comprises. Les assureurs remboursent ces avaries au prorata, dans la forme dont nous parlerons ci-après.

Il ne peut y avoir lieu au délaissement, c'est à-dire, à l'abandon de la chose assurée au profit de l'assureur, en l'obligeant à payer la somme de l'assurance, que dans les cas ci-après, seuls réputés sinistres (3):

(1) *C. de Com.* 371.

(2) *Idem.* 400.

(3) « Le sinistre ne s'entend que du cas où le navire est réduit » par accident fortuit à un tel état, que les moyens humains ne » puissent le réparer dans un temps qui sera fixé par le consul de » la nation, à défaut par le magistrat du lieu, lequel temps ne peut » excéder un mois ; ou du cas où le navire est, par force du prince, » saisi ou détenu, de façon qu'il soit obligé de débarquer les effets » assurés, et de faire un autre voyage. (*Statuts de Gênes*, ch. XVII, » *de securitatibus*. »

1° prise; 2° naufrage; 3° échouement *avec bris*; (et à la perte connue par une de ces trois causes, il faut ajouter la perte présumée faute de nouvelles, après un laps de temps donné; il faut aussi assimiler l'incendie au naufrage); 4° innavigabilité par fortune de mer; 5° arrêt (prolongé) d'une puissance; 6° perte ou détérioration des effets assurés, si elle va au moins aux trois quarts de leur valeur (1).

IV. Aussitôt que le navire est pris par l'ennemi, l'assuré peut faire le délaissement, et la somme assurée lui est due; il n'est point tenu d'attendre la sentence de confiscation, ni d'aller plaider contre le capteur. Néanmoins si l'assuré (ou le capitaine) a su obtenir rançon avant que les assureurs aient pu concourir au traité, il y est autorisé. Il notifiera ensuite la composition aux assureurs, aussitôt qu'il en aura les moyens; l'assureur a le choix de prendre la contribution à son compte ou d'y renoncer; et après qu'elle lui a été signifiée, il n'a que vingt-quatre heures pour notifier son choix à l'assuré. Ce délai passé, ou s'il déclare son refus, il est tenu au payement de la somme assurée sans rien avoir à prétendre aux effets rachetés (2) : c'est une acquisition que l'assuré a faite sur nouveaux frais, et qui cesse d'avoir rien de commun avec sa propriété antérieure, ou du moins avec son assurance. Si l'assureur accepte la composition, il est tenu de payer promptement sa part du rachat à proportion de son intérêt; et la marchandise poursuivant son voyage, il continue à en répondre.

V. Le naufrage, c'est-à-dire, la destruction ou la

(1) *C. de Com.* 369.
(2) *Idem.* 395. 396.

submersion du navire, et par parité de raison et d'effets, l'incendie qui réduit le vaisseau en débris, hors d'état de se conduire sur la mer et de porter la cargaison, sont des sinistres majeurs; mais le simple échouement avec plus ou moins de dommage, n'est qu'une avarie, si le vaisseau n'est pas brisé, et s'il reste en état d'être relevé et remis à flot (1), soit pour achever le voyage, soit pour gagner un port voisin où l'on puisse procéder aux réparations. C'est pourquoi le Code ne met au rang des causes de délaissement que l'échouement *avec bris* (2), et compte parmi les avaries ordinaires les frais relatifs à l'échouement simple, quand il n'est pas volontaire et tenté pour le salut commun (3).

En cas de naufrage, il est du devoir de l'assuré, et d'abord du capitaine qui en ce moment le représente, de travailler au recouvrement des effets naufragés (4). Ce sauvetage appartiendra à l'assureur en vertu du délaissement, et quand il aura payé la somme assurée. Il devra aussi rembourser les frais de recouvrement sur simple affirmation de l'assuré, et jusqu'à concurrence de la valeur des effets; ce qui veut dire qu'il pourrait les abandonner pour ces frais, si pour les avoir recouvrés, on voulait l'astreindre à dépenser plus qu'ils ne valent.

VI. C'est ici qu'il faut parler du naufrage présumé. Il y en a présomption, et l'assuré peut faire le délaissement sans autre attestation de la perte, s'il n'a été reçu aucune nouvelle du navire pendant un an expiré pour

(1) *C. de Com.* 389.
(2) *Idem.* 369.
(3) *Idem.* 403.
(4) *Idem.* 381.

Digitized by Google

les voyages ordinaires, ou pendant deux ans pour les voyages de long cours, à compter du départ ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues (1).

Dans cette occasion les voyages de long cours sont ceux qui se font aux Indes orientales ou occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groënland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores et Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan au delà des détroits de Gibraltar et du Sund (2). Tous autres voyages sont réputés ordinaires (3).

Les expressions du Code ne sont pas rigoureusement exactes; en parlant de l'assuré qui n'a point de nouvelle de *son* navire, il semblerait qu'il n'est question que de l'assurance sur le corps du vaisseau, tandis que la disposition est commune à l'assurance de

(1) *C. de Com.* 375.

(2) *Idem.* 377.

(3) Cette désignation du voyage de long cours fait règle pour les autres occasions; il en résulte que le voyage de la mer Noire, ou de la mer d'Asof, ni aucun de ceux que l'on peut faire dans la Méditerranée, ne sont qu'ordinaires. Il y a toujours quelque chose de malheureux, si l'on peut parler ainsi, dans la rédaction des nomenclatures; elles se font peu à peu; on ne pense qu'aux choses les plus usuelles, ensuite on y ajoute à mesure : on finit par généraliser, sans supprimer les détails, quoique les expressions génériques les embrassent. Voici les *Indes occidentales* accouplées avec les îles et côtes de *l'Amérique méridionale et septentrionale*, et de plus on y ajoute le *Canada*, *Terre-Neuve*, etc. Il y a aussi un singulier emploi du mot *au delà* appliqué au détroit de Gibraltar, au lieu de se servir de l'expression *au midi.* On peut soutenir si l'on veut, suivant ce texte, que le voyage de Marseille à Bayonne est de long cours; il est incontestablement *au delà* du détroit.

tout ce qui s'y trouve chargé. Il ne faut pas prendre à la lettre non plus ce qui est dit des nouvelles que l'assuré *n'a pas reçues ;* il ne suffit pas qu'il ne lui en soit pas parvenu ; il s'agit de savoir s'il n'en existe point soit entre ses mains, soit partout ailleurs. Aussi l'assureur est-il admis à prouver que le sort du vaisseau n'est pas ignoré, et à produire ces nouvelles que l'assuré prétend ne pas avoir. Dans le cas où la présomption de la perte est ainsi admise, si l'assurance avait été faite non pour le voyage, mais pour un temps déterminé, et devant cesser à une époque fixe, il est incertain si cette perte présumée est arrivée avant ou après ce terme. Le Code a voulu établir une autre présomption pour résoudre ce doute, mais son article me paraît manquer de clarté ; je le transcris : « Dans » le cas d'une assurance pour temps limité, après » l'expiration des délais établis comme ci-dessus, pour » les voyages ordinaires, et pour ceux de long cours, » la perte du navire est présumée arrivée dans le temps » de l'assurance (1). »

J'ai lieu de croire qu'on a voulu dire que si le navire était parti assuré *à temps*, la présomption sera qu'il a péri pendant ce temps assuré ; en sorte qu'après les délais d'un an ou de deux ans, suivant la nature du voyage pour lequel il avait fait voile, l'assuré pourra faire le délaissement à son assureur. Or, la rédaction de l'article ci-dessus ne me paraît contenir cette règle que d'une manière confuse ; et l'obscurité dépend de la place du membre de phrase relatif au délai, et mal à propos intercalé entre ces paroles : *Dans le cas d'une assurance pour un temps limité, la perte est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.*

(1) C. de Com. 376.

M. Pardessus demande à cette occasion ce qui arriverait si cette assurance ayant été faite au départ, pour trois mois, par exemple, à son expiration, et sans qu'on ait entendu parler du navire, un nouvel assureur en contractait une autre semblable pour un second terme. Un an s'écoule depuis le départ sans qu'on ait de nouvelles de ce vaisseau, il est présumé perdu; est-ce pendant le premier trimestre ou pendant le second, que l'événement fatal est censé arrivé? Le savant professeur estime que la présomption suppose que la perte remonte au jour des dernières nouvelles, et par conséquent qu'à moins de preuve contraire, elle tombe sur le premier assureur. Je partage cette opinion sur laquelle une meilleure rédaction n'aurait permis d'élever aucun doute.

VII. Il y a lieu au délaissement si la chose assurée une fois partie, ne peut atteindre sa destination, et c'est ce qui fait mettre au rang des *sinistres* majeurs, l'innavigabilité et l'arrêt de prince prolongé.

Le Code parle expressément de l'innavigabilité *par fortune de mer* (1), parce que ne mettant pas au risque des assureurs la *baraterie*, et comprenant sous ce nom les fautes comme les prévarications du capitaine, il regarde le mauvais état du navire au départ comme une de ces fautes qui affranchissent l'assureur de leurs conséquences. Or, comme on se souvient que le capitaine est tenu de faire visiter son navire au départ et d'en rapporter le procès verbal, il suffit que cette preuve du bon état primitif ait manqué, pour que l'assureur ne reconnaisse, dans l'impossibilité de continuer la route, que la suite du désordre présumé dans lequel elle a été commencée. On trouve

(1) *C. de Com.* 369.

Digitized by Google

l'exemple d'un navire qui avait été déclaré innavigable; mais le procès verbal de visite, quoiqu'il eût existé, n'avait pas été produit au juge et aux experts; ils n'avaient pu constater si l'état de dégradation qu'ils reconnaissaient, était dû aux cas fortuits, ou n'avait pas, pour origine première, la vétusté et le mauvais état au départ. Pour cette omission seule, les assureurs furent déchargés (1), parce qu'il ne fut pas prouvé que l'innavigabilité provenait *de fortune de mer*.

Mais quand la baraterie, ou du moins la faute sans dol du capitaine, est mise par la police à la charge de l'assureur, le délaissement a lieu pour toute espèce d'innavigabilité.

Dans tous les cas, elle doit être prononcée par le juge (2), sur des expertises et en grande connaissance de cause. Le capitaine est tenu aussitôt de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination (3). Les dommages arrivés, les frais de déchargement, magasinage, rembarquement, l'excédant du fret qu'il faut payer, en un mot, toutes les dépenses pour sauver la marchandise et pour la faire arriver, sont des avaries à la charge de l'assureur, et dont il répond à proportion et à concurrence de la somme assurée (4); *à concurrence*, suivant le principe reçu qu'on ne doit point lui faire subir *pour un seul accident*, une dépense plus forte que l'intérêt qu'il y a. Il demeure, au reste, assureur de la marchandise sur le nouveau vaisseau dans lequel elle est rembarquée (5).

(1) Cour de Bordeaux, 9 fructidor an VIII. S. I. 2. 695.
(2) *C. de Com.* 390.
(3) *Idem.* 391.
(4) *Idem.* 393.
(5) *Idem.* 392.

La nouvelle de l'innavigabilité prononcée, arrivant à l'assuré sur le chargement, il est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans les trois jours (1); car il faut que celui-ci, s'il le juge à propos, puisse faire ses démarches pour concourir, s'il y est à temps, à trouver un autre navire afin de faire tenir les effets à leur destination. On devrait même formellement obliger l'assuré à autoriser l'assureur sous les garanties convenables à retirer les marchandises, pour que celui-ci veille lui-même à son gré à la transmission dont il répond, puisqu'elle doit avoir lieu à son risque et à ses frais. Communément il intervient des accords à ce sujet entre les intéressés.

Nous avions remarqué que parmi les devoirs du capitaine, était déjà marquée l'obligation de chercher un navire pour transporter la cargaison si le sien ne peut être radoubé. Il ne gagne son fret qu'à raison du voyage avancé, s'il ne prend cette manière de rendre à leur destination les effets dont il est chargé; mais nous avions noté que le terme dans lequel il devait pourvoir à ce rembarquement n'avait pas été fixé. Il l'est entre l'assuré et l'assureur. Le délaissement peut être fait si l'on n'a pu affréter un nouveau navire, dans les six mois de la signification de l'avis du jugement de l'innavigabilité, quand le navire est dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou la Baltique, et d'un an s'il est dans un pays plus éloigné (2). On voit que cette disposition est calculée pour que l'assureur puisse envoyer au lieu où la marchandise se trouve, et faire travailler à faciliter leur réexpédition. Cependant si les effets sont de nature

(1) *C. de Com.* 390.

(2) *Idem.* 394.

périssable, ce qui doit s'entendre d'une conservation difficile ou sujette à un prompt dépérissement, ces délais sont réduits à un mois et demi pour le premier cas et à trois mois pour le second; il ne faut pas en effet, pour donner à l'assureur le temps de prendre toutes ses précautions, condamner l'assuré à recevoir pour bonnes des denrées qui de leur nature ont dû se gâter par un long séjour; les polices portent fréquemment des clauses dérogatoires destinées à abréger le premier terme qui est excessif.

VIII. L'arrêt de prince arrivant pendant le voyage, est soumis à peu près aux mêmes règles que l'innavigabilité (1). La nouvelle qui en parvient à l'assuré doit être notifiée à l'assureur dans les trois jours. Il n'est autorisé à faire l'abandon qu'après les délais respectifs suivant la distinction faite au paragraphe précédent, et à partir du jour de cette notification; pendant ce delai il est tenu de faire toutes les diligences qui peuvent dépendre de lui, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés (2). On n'a pourtant pu définir ce qu'il faut entendre par ces diligences *dépendant de lui;* et, en conséquence, on ne voit point de disposition établie pour sanctionner cette obligation. Les assureurs, peuvent de leur côté, faire toutes démarches

(1) Il est sensible, quoique le Code ne le dise pas, que les dispositions sur l'arrêt de prince ne concernent pas également l'assureur du navire et celui de la marchandise. La cargaison a une destination fixe; c'est un cas sinistre si elle ne peut y parvenir. Le navire destiné à l'allée et au retour ne peut être perdu, ni abandonné aux assureurs, uniquement parce qu'on le retient, ou qu'après son débarquement on l'oblige d'aller faire un autre voyage. Ne fallait-il pas quelque règle sur ce sujet?

(2) *C. de Com.* 387. 388.

pour la libération, soit de concert avec les assurés, soit séparément.

On voit que l'arrêt de prince doit bien se distinguer de la prise. La prise est une hostilité qui donne lieu au délaissement immédiat, du moins quand elle est exercée par un ennemi contre un ennemi (1); si la prise échappe au capteur, c'est une *recousse*, un sauvetage qui ne change rien à l'effet du délaissement quand il a eu lieu et que les parties ne s'accordent pas à le considérer comme non avenu. L'arrêt de prince peut procéder d'une puissance amie, et du gouvernement même de l'assuré. Une mesure de politique, de sûreté, de simple police, peut engager à défendre le départ d'un vaisseau, ou à mettre en réquisition, soit le navire, soit ce qu'il porte. C'est dans l'espérance que cet obstacle ne sera pas absolu, que la loi assigne des délais pendant lesquels les intéressés assurés ou assureurs pourront travailler à lever l'empêchement, à soustraire la marchandise à la préhension. Il est évident que si le navire seul était retenu et que la cargaison fût libre, on aurait à procéder comme dans le cas de la simple innavigabilité.

IX. Le Code décide que l'arrêt de la part du propre gouvernement de l'assuré, s'il est fait après le voyage commencé, donne lieu au délaissement, ce qui est très-simple (2).

Il ajoute immédiatement après (3): « Le délaissement ne peut avoir lieu avant le voyage commencé »; et d'abord on doit remarquer que cette disposition, qui semble si fort relative à la précédente sur l'arrêt

(1) *Voyez* ci-après ch. XVIII, § XIX.
(2) *C. de Com.* 369.
(3) *Idem.* 370.

de la part du gouvernement, forme néanmoins un article absolu, et paraîtrait décider que le délaissement ne peut jamais avoir lieu avant le *voyage commencé.* Ici reviennent nos doutes sur ces rédactions si peu soignées. Ce voyage commencé, est-ce le voyage assuré, c'est-à-dire, l'entrée en risque de l'assureur? mais en ce cas l'article est insignifiant; car il serait impossible, quand la loi ne l'aurait pas dit, de faire le délaissement sur un accident non assuré, de demander payement à celui qui n'est pas encore assureur. L'article devrait donc signifier autre chose: entendrait-il parler du temps qui s'écoule entre le risque commencé et le départ du navire? cela est probable; mais alors, quoique séparé de la disposition qui précède, il y est attaché et n'en a que le sens spécial et restreint. Je m'explique: nous avons déjà vu qu'il ne se peut pas que l'assureur entré en risque, soit dispensé de payer le dommage du naufrage ou de l'incendie arrivé dans le port. Il ne faut donc pas dire absolument que le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé si l'on entend par là le départ du navire. Mais réunissez les deux articles en un; et vous trouverez que, sur l'arrêt de prince provenant du fait de notre gouvernement, l'assuré peut faire le délaissement si le vaisseau est en route; et qu'il ne le peut pas avant *le départ.* Cela paraît parfaitement juste; car s'il n'existe qu'une réquisition ou un arrêt particulier sur le navire chargé, il y a lieu sur-le-champ d'en chercher un autre; il n'y aura que quelques frais, peut-être un surcroît de nolis à traiter comme avarie; et il serait fort inutile de faire un délaissement dans le port même pour un accident si facile à réparer: si au contraire *l'embargo*

ou la défense de sortir est générale, il est très-juste que l'assuré souffre cette contrariété universelle, et attende, ou retire ses effets; enfin, s'il y a interdiction absolue de commerce, il est de toute équité qu'elle frappe sur le propriétaire de la marchandise quand elle est encore sous ses yeux. Quand le navire a fait voile, au contraire, la marchandise est abandonnée à des hasards, l'assuré ne peut plus la reprendre sous sa direction immédiate; il y a un accident, et il est naturel que ce soit à l'assureur à y pourvoir; c'est même un accident de la navigation, puisque, suivant les termes, le navire ne peut avoir rencontré cet arrêt de prince que dans une échelle ou en pleine mer. Je crois donc que les articles 369 et 370 n'en devraient faire qu'un, et que le dernier ne se rapporte qu'à l'arrêt de prince, dont le premier vient de parler.

X. Nous avons vu le Code, au sujet des affrétemens, prévoir un cas dans lequel un capitaine trouvant le lieu de la destination bloqué et ne pouvant gagner d'autre abri, retournerait au port du départ avec sa cargaison. Il me semble que l'assuré sur les marchandises aurait le droit, en ce cas, de faire à l'asssureur le délaissement des effets qui n'ont pu arriver à leur destination. Je ne pense pas qu'on se bornât, en les faisant reprendre à l'assuré, d'en mettre les simples dommages à la charge des assureurs. N'est-ce pas là un arrêt de puissance? rien n'est ecrit dans le Code sur ce genre d'interdiction de commerce; mais les auteurs n'y font aucune difficulté, puisqu'ils insistent sur la prime irrévocablement acquise (1).

(1) Valin, sur l'art. 37. Pothier, *Assurances*, n° 184. Emerigon, ch. xiii, sect. xii.

Dans un chapitre suivant, nous serons obligés d'indiquer certaines questions relatives aux voyages rompus par la crainte de la guerre, et à l'arrestation des navires neutres : le nouveau droit des gens introduit dans la dernière guerre amène ces difficultés imprévues.

XI. Nous n'avons pas parlé des confiscations pour contraventions à quelques règlemens. Si elles sont causées par la contrebande, ou par le fait et la faute de l'assuré, l'assureur n'en est pas responsable. Quand une faute du capitaine a compromis la cargaison, c'est à lui d'en répondre à l'assureur, si celui-ci a consenti à prendre à sa charge envers l'assuré, la faute et la prévarication du capitaine. Si non cet accident est étranger à l'assurance, et comme, de droit commun, le Code exclut le risque de la baraterie, il n'avait pas à faire mention d'une de ses conséquences.

XII. Enfin, si des avaries ont fait perdre à la marchandise les trois quarts au moins de sa valeur, l'assuré est fondé à en faire le délaissement et à exiger la somme assurée. En plusieurs pays, l'assureur, à son tour, si on lui demande une contribution pour avarie de plus de 50 p. 100, est en faculté d'exiger que le délaissement lui soit fait, de payer la somme assurée et de s'emparer des effets à son compte : nous n'avons pas cette règle. Au reste, son exécution a des difficutés ; car s'il y a plusieurs assureurs, il faut qu'ils soient unanimes dans cette option, et l'assuré ne peut être tenu de détacher une portion de sa marchandise proportionnellement à la somme assurée par celui qui réclame cet arrangement. D'ailleurs la marchandise, parvenue à sa destination, loin de l'assureur et de l'assuré, ne peut rester intacte et inutile à celui qui la reçoit, jusqu'à l'option que déclarera l'assureur.

XIII. Dans ce que nous avons dit, on a pu remarquer des occasions dans lesquelles l'assureur peut perdre plus de cent pour cent; en cas de prise, quand ayant accepté une composition qui lui a fait débourser les deniers donnés au capteur, il reste assureur du surplus du voyage, et qu'un nouveau malheur survenant, il est tenu de payer l'assuré (1); quand le navire ayant été déclaré innavigable, en souffrant tous les frais et dommages sur les effets assurés, ils sont rembarqués sur un autre navire où ils périssent à son risque (2); enfin, dans tous les cas, où après le délaissement et en payant la somme assurée, il fait pour le sauvetage des frais qui peuvent n'être pas couverts par la valeur du recouvrement. Il n'a pas ce dernier risque tant que l'assuré travaille à sauver ces débris, parce que dans ce cas les frais ne sont remboursés qu'à concurrence de la valeur des effets à recouvrer (3); mais quand l'assureur fait lui-même ce sauvetage, ou lorsque l'assuré lui a livré les objets sauvés, un accident dans leur transport peut lui occasioner une nouvelle perte. Il est facile de reconnaître la justice de ces combinaisons : l'assureur, répondant des événemens qui empêchent la marchandise d'atteindre sa destination, devrait aussitôt que le voyage est rompu par l'innavigabilité du navire, payer la somme assurée; dès lors le recouvrement des effets est à son compte : s'il entreprend de les sauver, c'est à ses frais; il expose une nouvelle somme pour tirer parti du sauvetage à son profit. Si un nouveau malheur le trompe dans cette spéculation, il ne peut s'en plain-

(1) *C. de Com.* 396.
(2) *Idem.* 392. 393.
(3) *Idem.* 381.

dre; ce sont deux affaires qu'il a faites, l'une en vue de la prime, l'autre pour gagner ce que la marchandise aurait valu de plus que les frais avancés pour la sauver; un double malheur a voulu que les deux affaires aient échoué; celui qui devait en avoir le profit peut seul en subir la perte. L'unique différence qu'apporte ici l'intervention du capitaine et de l'assuré, c'est que, d'une part, le capitaine étant le plus à portée de remédier à l'accident, la loi a dû le faire, en cette occasion, mandataire nécessaire et obligé; de l'autre côté, que la voie de sauvetage étant facile, puisqu'il ne s'agit que d'embarquer sur un nouveau navire, on a cru pouvoir suspendre le délaissement et stipuler en faveur de l'assureur, que si la marchandise peut arriver à sa destination, l'assuré sera tenu de la reprendre, et l'assureur n'aura que les frais à payer en ligne d'avarie. Mais si par un nouvel accident elle périt, l'assuré rentre dans ses droits; c'est à ce moment où le premier voyage a été rompu que se rattache son délaissement; ce n'est que comme mandataire et au profit de l'assureur qu'il se trouve, ou le capitaine pour lui, avoir tenté le sauvetage, et il doit être remboursé des frais faits dans ce but, quoiqu'il n'ait pas réussi (1).

(1) *Voyez* au ch. suivant, § XI.

CHAPITRE XV:

Exécution du Contrat en cas de pertes ou dommages.

ARGUMENT. — 1. Obligation de notifier à l'Assureur tout avis d'accidens; — 2. Faculté de suspendre le Délaissement après la notification de l'accident; — 3. Délai dans lequel le Délaissement doit être fait; — 4. Déclaration de l'Assuré de toutes les assurances faites; — 5. Le Délaissement ne peut être ni conditionnel ni partiel; — 6. Signification du Délaissement; preuve du sinistre; — 7. Payement provisoire; — 8. Existence de la valeur en risque; — 9. Connaissement; — 10. Liquidation de la perte entre les Assureurs; — 11. Sauvetage au profit des Assureurs; — 12. Preuve et Règlement des Avaries communes; — 13. des Avaries simples; — 14. Franchise partielle d'Avarie; — 15. Clauses de *franc d'Avarie;* — 16. Fin de non-recevoir et Prescription.

I. Ce n'est pas seulement dans le cas où les événemens donnent au délaissement une ouverture eventuelle et conditionnelle, comme l'arrêt de prince et la déclaration d'innavigabilité, que l'assuré est tenu de notifier à l'assureur les avis qui lui parviennent. Cette obligation lui est imposée relativement à la nouvelle de tous les accidens aux risques des assureurs, et doit être remplie dans les trois jours de la réception (1); car il faut que ceux-ci soient à même de veiller à leurs intérêts comme ils l'entendent, et d'ailleurs celui qui les a mis à sa place quant au risque, doit les y mettre de même quant à la connaissance des circonstances qui s'y rapportent.

II. Quand l'événement sinistre qui donnerait ou-

(1) *C. de Com.* 374.

verture au délaissement immédiat est arrivé, et que la notification de la nouvelle qui en est parvenue, a été faite dans le délai ci-dessus, l'assuré a l'option de signifier le délaissement par le même acte, ou de se réserver de le faire dans le terme ci-après marqué (1). Cette réserve est fondée sur la disposition qui déclare que les effets assurés appartiennent définitivement à l'assureur à partir du délaissement signifié et accepté, ou jugé valable (2). Sous le prétexte de l'heureuse arrivée de ce qu'on avait considéré comme perdu, ni l'assureur ne peut se dispenser de payer la somme assurée, ni l'assuré ne pourrait retenir de préférence la propriété des effets; il en est légalement dépouillé. C'est pourquoi, lorsque l'accident est supposé réparable, lorsqu'en bonne foi l'assuré ne veut pas grever l'assureur, ou qu'il préfère que son expédition remplisse sa destination si elle redevient possible, il notifie les nouvelles qu'il reçoit, et se réserve de faire le délaissement sans y procéder. Cette précaution a plusieurs avantages. Les nouvelles de l'événement peuvent être répandues d'une manière assez certaine pour autoriser au délaissement, et cependant se trouver exagérées; le navire peut avoir surmonté l'obstacle et être parvenu à sa destination. Alors celui à qui les effets étaient adressés en aura disposé, et l'on ne pourra plus les rendre en nature à l'assureur, à qui le délaissement en fait passer la propriété. On s'exposera à des dommages intérêts, ou si l'excuse de la bonne foi doit être admise, il y aura toujours lieu à des redditions de compte qui peuvent être désagréables.

(1) *C. de Com.* 378.
(2) *Idem.* 385.

On évite ces inconvéniens en retardant le délaissement jusqu'à la vérification plus complète des faits.

III. Le terme dans lequel il doit être fait, à peine par l'assuré de n'y être plus recevable, est (1) de six mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée, et en cas de prise, du jour où l'on a reçu la nouvelle que le navire a été conduit dans l'un des ports ou lieux ci-dessus (2).

Le délai est d'un an dans les mêmes cas pour les Indes occidentales, les Açores, les Canaries, Madère, et autres îles et côtes occidentales d'Amérique et orientales d'Afrique.

Enfin il est de deux ans après la nouvelle des pertes ou de l'entrée des prises dans toutes les autres parties du monde.

Quand la perte est présumée par le défaut de nouvelles pendant un an ou deux ans, ainsi que nous l'avons dit, à l'expiration de ces termes respectivement courent les délais ordinaires, comme ci-dessus, pour faire le délaissement (3); *pour agir*, dit le Code, ce qui laisse incertain si les termes courent d'eux-mêmes ou si, à l'expiration de celui qui constitue la présomption de la perte, l'assuré, en notifiant le défaut de nouvelles, pourrait se réserver de faire le délaissement.

IV. Quand il y a délaissement, l'assuré est tenu (4)

(1) *C. de Com.* 373.

(2) S'il y avait des témoins de vue de la prise, je ne pense pas, malgré la rédaction expresse du Code, que le délai dépendit de la nouvelle de l'entrée de la prise dans un port.

(3) *C. de Com.* 375.

(4) *Idem.* 379

Digitized by Google

de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées (et de l'exécution desquelles il n'aurait pas encore la nouvelle). Il doit aussi manifester les emprunts à la grosse (1) qu'il aurait faits sur les effets assurés. C'est en vertu de ces déclarations que sera établi en temps et lieu le compte de la répartition de la perte relativement à la somme en risque et aux sommes assurées, et qu'il sera procédé aux ristournes s'il y a excès d'assurance. Quoique la disposition que nous analisons ne parle que du délaissement, on ne peut, sans la même manifestation, poursuivre aucun recouvrement d'avarie, puisque les mêmes vérifications et réductions sont nécessaires pour la répartition des dommages, que la perte soit particlle ou totale.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il perd ses primes, et il est tenu de payer ses prêteurs à la grosse, nonobstant l'événement qui l'en eût délibéré (2). C'est en effet

(1) *Voyez* le ch. suivant. Au reste, on annulle les assurances les plus récentes; mais les contrats à la grosse de toute date doivent subsister de préférence à toute police d'assurance, quoiqu'on ne le trouve dit nulle part. Des emprunts, des deniers reçus constituent une sorte d'aliénation des effets qu'on y affecte; l'assurance ne peut porter que sur ce qui reste libre de leur valeur; et si cette valeur est absorbée au départ par une affectation, indépendamment des assurances, il me semble qu'elles doivent être ristournées sans égard pour leur antériorité. Il vaut mieux, en effet, qu'une assurance s'annulle que de laisser un prêteur privé de son gage. Il est assez bizarre, au surplus, que l'art. 479 ordonne de déclarer les assurances faites, les deniers pris à la grosse, etc.; et que l'on ait négligé de dire à quel effet, et de régler que c'est pour reconnaître s'il y a plus d'assurances que de valeurs susceptibles d'être assurées, et afin d'annuler l'excédant.

(2) *C. de Com.* 380.

une tentative d'escroquerie; c'est demander la même dette à deux débiteurs.

V. Le délaissement des objets assurés ne peut être ni conditionnel ni partiel (1): conditionnel, ce serait inutile, puisque la loi a permis de le suspendre quelque temps, sans préjudice du droit d'y procéder; ce qui supplée toutes les conditions qu'on pourrait désirer de mettre à sa signification.

Il ne peut être partiel, car, à moins de stipulation contraire (2), les effets entiers ont été assurés comme une seule masse. Il ne serait pas juste de laisser à l'assuré le droit d'y choisir, d'abandonner ce qui a souffert et de garder pour lui ce qui est bon. C'est le tout proportionnellement à sa part dans l'assurance, que l'assureur, au prix de la somme assurée, doit acquérir par le délaissement.

Mais on ne délaisse que l'objet de l'assurance et du risque (3). Si l'assuré a sur le même navire d'autres effets, si sur la même police son risque est étendu à plusieurs navires, on n'a aucun droit de lui demander de délaisser les effets qu'il n'a pas voulu faire assurer, ou qu'il a fait assurer à part, ou qui, embarqués ailleurs, ne sont liés aux effets perdus que pour se trouver mentionnés, mais non confondus dans un même titre. Avec le délaissement du navire, le propriétaire assuré est tenu de faire celui du fret des marchandises sauvées, même de le rapporter s'il l'avait perçu d'avance (4); mais avant de tourner au profit des assureurs, ce fret répond comme on l'a vu des

(1) *C. de Com.* 372.
(2) *Voyez* ci-après § XIV.
(3) *C. de Com.* 372.
(4) *Idem.* 386.

droits des matelots pour leurs loyers et des frais et dépenses du voyage. Nous parlons au Chapitre suivant du concours des assureurs avec le prêteur à la grosse.

Les droits attachés à la propriété délaissée passent avec elle aux assureurs (1). Si le capitaine ou tout autre a causé l'accident, il leur appartient d'en poursuivre l'indemnité à leur profit.

VI. Le délaissement se signifie par huissier. Les actes justificatifs du chargement et de la perte doivent être produits ou en même temps ou après; mais avant qu'ils aient été fournis, l'assureur ne peut être poursuivi en payement. Une communication privée peut suffire si l'assureur l'accepte (2). Une double preuve est donc exigée de l'assuré, celle de la mise en risque de la somme assurée, et celle de l'événement qui donne ouverture aux dommages qu'il réclame. Le dommage se prouve par le rapport du capitaine, qui, lorsqu'il a été dûment reçu et vérifié par le magistrat compétent, fait pleine foi comme nous l'avons vu (3) : si le rapport n'est pas parvenu à l'assuré, les autres preuves, les témoins fortuits de l'événement, la notoriété même de la nouvelle certifiée par des témoignages, sont admis suivant les circonstances, selon la discrétion du juge; et l'on peut dire aussi suivant l'usage du pays. L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les *attestations* (4) : ce mot est le seul duquel on puisse induire quel est le genre de preuve que la loi a supposé.

(1) *C. Civ.* 1303.
(2) *C. de Com.* 383.
(3) *Idem.* 247.
(4) *Idem.* 384.

VII. Au reste, en admettant l'assureur à prouver contre les assertions de l'assuré, la condamnation provisoire de la somme assurée n'en doit pas moins être prononcée, à la charge par celui qui reçoit ce payement de donner caution. Après cette précaution prise, on examine à l'aise la contre-preuve, on plaide au fonds, et s'il y a lieu de décharger l'assureur, la restitution de la somme est ordonnée en grande connaissance de cause; si l'assureur néglige de poursuivre après avoir demandé d'être admis à la contre-preuve, l'engagement de la caution pour lui restituer la somme assurée est éteint après quatre ans révolus. Partout en général on a établi un mode de prompt payement provisoire des assurances, aussitôt que la perte paraît certaine, et sans en exiger des preuves absolument rigoureuses. Suivant le statut de Gênes, il ne fallait que deux témoins déposant de la nouvelle de la perte ou d'une prétendue notoriété, pour que l'assureur fût tenu de payer *dans les vingt-quatre heures*, moyennant caution, *sans pouvoir rien opposer qu'il n'eût payé*, et sans figure de procès. Si en reprenant les preuves après cette exécution provisoire, l'assureur arrivait à prouver qu'il ne devait pas au fond ce que l'assuré avait exigé, l'assuré, à son tour, était condamné à la restitution avec 33 pour 100 en sus à titre de dommages. Cette marche si prompte s'appelait la procédure de *voie très-brièvo*. Mais, au reste, si elle était ainsi dans la loi, elle était devenue tout autre dans la pratique. J'ai vu durer trois ans des affaires qui étaient censées n'avoir pas *figure de procès*; on plaidait avant de payer; on débattait les preuves; et tout ce qu'il y avait de provisoire, c'est qu'après avoir perdu son procès si longuement dis-

puté, l'assureur avait le droit de le recommencer; il était censé n'avoir pas plaidé, n'avoir pas même été admis à se faire entendre; toutes les preuves ressassées si long-temps n'étaient comptées que pour sommaires et nullement pour définitives; tout était à recommencer de plus belle.

VIII. L'événement à la charge des assureurs supposé avéré, il reste à prouver l'existence des valeurs assurées qui l'ont souffert: c'est alors qu'avec la police d'assurance est produit le connaissement, que l'on examine la relation exigée plus ou moins parfaite entre les effets chargés et les effets assurés : là se présentent les questions de propriété, de valeur suffisante, d'estimations sincères ou frauduleuses, à établir ou déjà convenues, irrévocables ou susceptibles de révision. Nous avons déjà indiqué comment en principe il devrait être vérifié que celui qui profitera de l'assurance est le propriétaire réel des effets exposés et que leur valeur déclarée est exacte. Nous avons dit aussi comment les pactes ou les usages dispensent de plusieurs de ces justifications.

IX. Parmi les preuves qui se présentent, le connaissement est réputé pièce principale. Il fait foi: l'assuré ne peut élever de doute sur une pièce signée par un tiers, et par lui dressée pour lui servir de titre à lui-même envers le capitaine; en général il n'est pas admis à prouver contre sa teneur, ou à soutenir que les circonstances du chargement, du contenu, du voyage, sont autres que ce qui est démontré par ce document. S'il renferme des simulations, elles doivent avoir été prévues et annoncées par la police d'assurance; en un mot, ces deux pièces entre lesquelles on se contente aujourd'hui d'une liaison si lé-

gère, doivent du moins s'expliquer l'une par l'autre, et ne comporter aucune contradiction sur le petit nombre de points que les clauses de l'une se trouvaient supposer dans l'autre. Quand le capitaine du navire est l'assuré, et qu'il s'agit de marchandises qu'il a chargées pour son compte, il a dû prendre soin d'en dresser un connaissement et de le faire signer par deux des principaux de l'equipage (1). Il ne peut demander payement en cas de perte sans produire cette pièce, et il est en outre tenu de justifier aux assureurs de l'achat de ses marchandises. Lorsque le chargeur est un individu soit passager, soit homme de l'équipage embarqué sur le même navire que les effets qu'il rapporte d'un pays étranger, et qu'ils sont assurés en France, l'exemplaire du connaissement, qui reste ordinairement au chargeur, doit être laissé au lieu où le chargement s'effectue, entre les mains du consul français, à défaut entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu (2).

X. Pour mesurer la valeur des effets en risque, que nous supposons constatée au moyen des précautions ci-dessus, avec le montant de la somme assurée, on établit celle-ci par l'addition de toutes les assurances faites sur le même objet, y compris les sommes empruntées à la grosse. Nous n'avons pas oublié que l'obligation de manifester le tout est imposée à l'assuré, à peine de perdre tous ses droits en cas de réticence ou de déguisement (3). J'ajoute ici que le terme légal ou conventionnel dont l'assureur jouit pour payer après le délaissement, ne court pas tant

(1) *C. de Com.* 344.
(2) *Idem.* 345.
(3) *Idem.* 379.

que la déclaration de la totalité des assurances faites n'a pas été notifiée; sans que, sous prétexte d'attendre d'être en état de satisfaire à cette obligation, il y ait lieu à aucune prorogation du délai dans lequel doit être formée l'action en délaissement. S'il n'y a pas eu d'autres assurances ni de deniers pris à la grosse, la déclaration négative doit toujours en être faite.

Il ne reste plus qu'à régler la contribution de la perte entre les assureurs. On a vu comment on procède à la réduction s'il y a plus d'assurances que de risque, d'abord en annulant les assurances les plus récentes, ensuite en retranchant au prorata sur celles qui sont d'une même date. S'il y a eu plus de sommes en risque que d'assurances, au contraire, l'assuré concourt comme assureur pour l'excédant, et subit sa juste proportion de perte : ce calcul du risque remonte au temps où les accidens sont arrivés. Si, dans une assurance *sur facultés*, l'assuré avait eu un moment plus d'intérêt dans le navire, et qu'avant les événemens objets de l'avarie ou du délaissement, il eût débarqué une partie de ses marchandises en voyage, cette portion ne compterait pour rien dans le calcul des sommes en risque; elle ne contribuerait point aux avaries postérieures, et ne ferait point partie du délaissement en cas de sinistre; en un mot *le voyage aurait été rompu* quant à cette partie, et elle deviendrait étrangère à l'assurance dès la sortie du navire (1). Après ces apuremens, la contribution se fait au marc le franc des intérêts respectifs (2); dans quelques pays, un pacte haditual, inséré aux polices, porte

(1) EMERIGON, ch. XIII, sect. VIII, § III.

(2) *C. de Com.* 360.

qu'il sera fait remise aux assureurs de 3 ou 4 pour 100 suivant les places, sur la perte totale, c'est-à-dire que la valeur des effets perdus ne sera allouée à l'assuré que pour 96 ou 97 pour cent. Si l'époque du payement n'est pas fixée par la police, le Code la fixe à trois mois après la signification du délaissement (1), sauf la suspension du cours de ce délai, si la manifestation des autres assurances n'était pas faite en même temps.

XI. Les soins à prendre pour le recouvrement des effets sauvés nécessite un concert entre les divers assureurs et avec l'assuré s'il est resté en concours avec eux pour une portion non assurée. Le produit des effets sauvés quand on a pu le réaliser et le faire revenir, et après déduction des frais, se partage entre les intéressés au prorata, de la même manière qu'ils ont supporté la contribution de la perte.

XII. Quand il n'arrive que des accidens que la loi ne considère pas comme des cas sinistres donnant ouverture au délaissement, on procède au règlement d'avarie. Nous avons vu en quelle forme les dommages se constatent et se règlent au lieu de la décharge entre les représentans du chargeur et le capitaine. Si une avarie grosse a eu lieu, le capitaine aura exigé la portion due pour les effets (2); le jugement (3) qui aura prononcé ou homologué le règlement et la preuve que l'assuré y a satisfait en ce qui concerne son contingent, sont le fondement de la liquidation qui reste à faire avec ses assureurs. Ce règlement judiciaire auquel il n'a pas dépendu de l'assuré de se

(1) *C. de Com.* 382.
(2) *Idem.* 428.
(3) *Idem.* 416.

refuser, doit être admis par l'assureur sans difficulté. Cependant il serait redressé en ce qui concerne celui-ci, s'il était reconnu qu'on a fait entrer dans la somme des dommages tel article de dépense dont l'assureur ne répondrait pas suivant ses pactes particuliers. Il faut aussi faire attention que quant à l'assureur, l'avarie à porter en compte pour en allouer l'indemnité est la somme de deniers qui a été exigée de l'assuré; et quoiqu'elle ait été répartie au lieu de la décharge à tant pour cent sur les choses qui contribuaient à l'avarie, et qu'il faille de même la prélever à tant pour cent sur la valeur des effets assurés, ces deux répartitions n'ont ensemble rien de nécessairement commun, et le taux de l'une ne suffit pas pour régler le taux de l'autre. Je m'explique : des objets auront été évalués d'accord dans la police à 15,000 fr.; dans le règlement d'avarie avec le capitaine on peut les avoir estimés à dix mille francs seulement, et le prorata du dommage sur tout le chargement, tel qu'on l'a estimé, se montait, je suppose, à 12 pour 100 : cette partie aura supporté un contingent de perte de 1200 francs. Or on ne peut venir demander 12 pour 100 aux assureurs, ce qui ferait 1,800 francs : c'est la somme de de 1,200 francs qu'ils doivent, puisque c'est la seule que l'assuré a payée; et pour eux elle ne revient ainsi qu'à 8 pour 100 des sommes assurées par chacun. Les évaluations faites au lieu de la décharge, à la requête du capitaine, le plus souvent loin de l'assuré et de l'assureur, ne servent donc que pour le règlement d'avarie entre les intéressés du navire et du chargement, et ne changent rien aux évaluations faites ou à faire entre les assureurs et l'assuré : ceux-ci n'ont pas même lieu de se plaindre de l'inexactitude des valeurs

prises pour bases dans cette contribution, parce que la présomption est que, trop hautes ou trop basses, elles ont été les mêmes pour tout le monde; et dès lors elles produisent toujours, en dernier résultat, des contributions proportionnées aux valeurs réelles.

XIII. Quand il y a des avaries simples, ou seules ou en compagnie de l'avarie grosse, les actes faits par le capitaine en justifient la cause, et font voir si les assureurs en doivent répondre; mais le capitaine n'a pas eu intérêt à faire la liquidation du dommage qui lui est étranger, aussitôt qu'il est reconnu n'en être pas comptable. Celui à qui la marchandise est adressée a fait des actes à son tour pour que l'état de la marchandise soit constaté par l'autorité du juge (1); communément la somme du préjudice est évaluée; quelquefois elle est prouvée par le résultat de la vente que le dépérissement dont la marchandise est menacée a obligé de faire promptement autoriser : enfin il est possible que tous les actes faits à l'arrivée ne contiennent que la preuve du dommage et les élémens du calcul de sa valeur; l'avarie est alors à liquider entre l'assureur et l'assuré. La somme de la perte, soit avarie grosse, soit avarie simple, étant enfin déterminée, elle se répartit au marc le franc sur la valeur totale des effets assurés, de la même manière que la perte totale,

XIV. Mais presque universellement il y a des pactes suivant lesquels les assureurs sont dispensés de payer les avaries si elles n'excèdent une certaine limite, laquelle est plus haute sur les objets susceptibles de dépérissement; elle est, par exemple, de 10 à 15 pour 100 sur les grains, surtout s'il sont chargés en greniers et

(1) *C. de Com.* 435.

non en sacs, et sur les liquides auxquels le roulis peut facilement occasioner. un coulage accidentel. On trouve ensuite des distinctions suivant la nature des effets entre 10, 8, 5 et 3 pour 100 : ce dernier taux est usité presque partout pour les effets qui craignent le moins l'eau de mer et les autres inconvéniens du voyage. A ces pactes se rattache en partie l'article du Code (1) qui exige de faire la distinction des marchandises et denrées sujettes à détérioration : ce sont aussi autant de supplémens à la disposition qui défend de demander une avarie qui n'excéderait pas un pour cent de la valeur totale des objets qui y contribuent, ou une avarie simple qui ne passerait pas un pour cent de la valeur totale de la chose endommagée. Suivant les pactes, c'est-à-dire, suivant les usages des places qui les ont établis, l'assureur est quelquefois non-seulement dispensé de payer l'avarie qui n'atteint pas la limite commune ; mais si elle la passe, il ne paye que l'excédant. Telle compagnie d'assurance pour une avarie de 16 pour 100 sur grains ne doit qu'un pour cent. Ailleurs en ce cas on payerait les 16 pour 100 entiers, tandis qu'on ne devrait rien pour une avarie de 15.

On stipule de même, si, en cas de double avarie simple et commune, la limite de la franchise s'appliquera à chacune ou à toutes deux cumulées en une seule. Quand il est convenu qu'elles resteront séparées et que la limite est à 5 pour 100, l'assuré pourra perdre 5 pour 100 en dommage d'avarie simple, et avoir contribué d'autant dans l'avarie grosse sans que l'assureur ait rien à lui rembourser. Quelquefois, lorsque les objets assurés sont spécifiés, et divisés en ballots numérotés, on convient que rela-

(1) *C. de Com.* 355.

tivement à l'avarie ils seront considérés comme assurés à part, soit balle par balle, soit par lot d'un certain nombre par ordre de numéros : alors la retenue conditionnelle des avaries au-dessous des termes convenus se compte pour chaque lot; ainsi vingt ballots de mille francs chacun étant assurés avec franchise d'avarie au-dessous de 5 pour 100, un dommage de 900 francs qui aurait affecté deux ballots seulement resterait au-dessous de 5 pour 100 de l'assurance en masse, et l'assureur n'aurait rien à payer; s'il a consenti à l'assurance par lots pour l'avarie, celle-ci est de 15 pour 100 (sur 2,000 fr.), et il en est responsable.

XV. Enfin le Code prévoit la clause de *franc d'avarie* (1); l'assureur ne répond alors de l'avarie commune ni de la simple; il ne connaît d'accident que la perte totale : mais il faut remarquer que nous avons laissé confondus sous le nom *d'avaries* les frais faits, dans le cas d'arrêts de prince ou d'innavigabilité du navire, pour retirer la marchandise et pour la faire parvenir à sa destination. Il en est de même des dépenses pour sauver les effets assurés toutes les fois qu'il y aurait lieu au délaissement, et que pour l'éviter l'assuré se borne à notifier l'événement sans procéder à l'abandon. Au fond ce ne sont pas là des *avaries* proprement dites, quoiqu'on leur donne ce nom parce que la liquidation s'en fait de la même manière; ce sont de véritables frais de sauvetage, et en conséquence, il est impossible que l'assureur soit dispensé de les payer quand ils lui évitent le délaissement. C'est par ce motif et dans ce sens que le Code dit que dans les cas réputés *sinistres* la

(1) *C. de Com.* 409.

clause de *franc d'avarie* n'est point applicable, et que celui qui a droit de faire le délaissement, a l'option de le faire ou d'exercer *l'action en avarie*.

Par une conséquence toute pareille, les avaries, ou plutôt les remboursemens de cette nature, ne doivent pas être soumis à la clause qui accorde aux assureurs une franchise partielle de quelques pour cent; et du moins, à ma connaissance, cela est régulièrement reconnu en plusieurs pays où cette clause est habituelle.

XVI. Quand à l'arrivée de la marchandise, elle a été reçue sans protestation de dommage, faite et signifiée dans les vingt-quatre heures, et suivie dans le mois d'une demande en justice, la réclamation en avarie n'est pas plus recevable contre l'assureur que la demande en dommage contre le capitaine (1); et il faut répéter, en finissant, que toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après cinq ans de la date du contrat; ce qui s'entend toujours s'il n'y a cédule, obligation, arrêtés de compte ou interpellation judiciaire (2).

(1) *C. de Com.* 435. 436.
(2) *Idem.* 434.

Digitized by Google

CHAPITRE XVI.

Du Contrat à la grosse, ou Change maritime.

ARGUMENT. — 1. Nature du Contrat; — 2. Comparaison avec l'assurance; 3. Objets susceptibles du Change maritime; — 4. Effets et limite du Contrat; — 5. Concours des Changes maritimes excédant la valeur des Effets; — 6. Avaries; — 7. Forme du Contrat; — 8. Concours sur le sauvetage avec les Assureurs; — 9. Prescription.

I. Le contrat à *la grosse aventure*, et par abréviation à *la grosse*, autrement appelé *change maritime*, et autrefois contrat *à retour de voyage* (1), réunit un prêt et une assurance. Un prêteur (*ou donneur*) fournit à un emprunteur (*ou preneur*) une somme d'argent que celui-ci emploie dans une expédition maritime, à condition que si les effets dans lesquels les deniers sont convertis n'arrivent pas à sauvement, le prêteur n'aura rien à demander; et qu'à l'heureuse arrivée au contraire, il recevra, avec la restitution du capital, une augmentation ou prime convenue en considération de la chance qu'il court.

II. Lorsqu'un armateur ou un expéditeur de marchandises opère avec ses propres fonds, ou se procure les avances dont il a besoin sur le simple crédit mercantile; lorsqu'il trouve à emprunter pour un certain temps, que cette ressource lui suffit, et qu'il n'est réduit ni à attendre pour s'acquitter, ni à en-

(1) En Angleterre, et dans plusieurs pays du Nord, on l'appelle aussi *Bomerie*.

gager à ses créanciers, le produit des effets qu'il met à la mer, il ne lui faut que des assureurs qui se chargent des risques accidentels de sa propriété; et cette précaution pour l'avenir, cette garantie du capital qu'il emploie, est totalement détachée du capital même; elle est étrangère aux moyens qui l'ont préparé.

Mais l'assurance proprement dite n'a été mise en usage que depuis le temps où le crédit commercial s'est rendu facile et abordable à tout le monde. Jusque-là, celui qui avait besoin d'argent pour une expédition maritime n'en trouvait qu'en cherchant des associés qui consentissent à partager à la fois le déboursé et le risque, ou des prêteurs qui prissent sur eux le danger de la navigation, et consentissent à faire les avances nécessaires à l'entreprise, à condition de n'être payés qu'au retour, et seulement s'il avait lieu. Le profit qu'ils s'attribuaient était visiblement composé de l'intérêt ordinaire sur leur argent, calculé soit mois par mois, soit à forfait, sur la durée probable du voyage, et d'une véritable prime d'assurance. Aussi en considération de *ce prix du risque*, les plus rigoureux censeurs du prêt à intérêt n'ont pas mis en doute la légitimité, même au *for intérieur*, du change nautique ou maritime, encore qu'il fût porté au taux le plus élevé. Nous en tenons la pratique et les règles des Romains (1): elle s'est maintenue dans le moyen âge; et, quoique devenu moins fréquent par l'intromission de l'usage des assurances, ce contrat est toujours ce qu'il était. Le Code, dans les dispositions que je vais analiser, n'a presque rien changé aux règles que l'Ordonnance avait empruntées des autorités antérieures.

(1) ff. *De nautico fenore.*

Digitized by Google

Un grand nombre de ces règles sont communes aux assurances, et nous n'aurons qu'à renvoyer à ce que nous en avons dit dans les chapitres précédens. Parmi les différences les plus frappantes, et qui dérivent de la double nature du contrat à la grosse, on peut remarquer que l'assurance ordinaire commence par le payement (réel ou différé) que l'assuré doit faire de la prime; dans le contrat à la grosse, c'est au contraire l'assureur qui avance d'abord le capital assuré; dès lors, ce qui acquitte les parties, c'est la perte dans le change maritime, et l'heureuse arrivée dans l'assurance. A l'arrivée, dans le contrat à la grosse, il faut contraindre l'assuré à restituer le capital qu'il a reçu; dans l'assurance, en cas de perte, c'est à lui de contraindre l'assureur à le rembourser.

III. On peut emprunter à la grosse sur le corps et la quille du navire, sur les agrès et apparaux, sur les armemens et victuailles, sur le chargement et sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur le tout ou partie de chacun d'eux (1). Le prêteur acquiert privilége sur les effets affectés au contrat. Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou chargement, le privilége n'a lieu que sur cet objet; si le contrat porte sur *le chargement*, c'est la cargaison entière qui répond du capital et des intérêts: enfin, le navire, ses apparaux, son armement

(1) *C. de Com.* 315. Cet article est inexactement rédigé; il porte: Sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une *partie* déterminée de chacun d'eux. Cependant, la totalité de chacun d'eux séparément peut être affectée aussi-bien qu'une partie déterminée, ainsi qu'on le voit expressément à l'art. 320; il fallait écrire: *sur la totalité de ces objets, conjointement ou séparément, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux*; rédaction qui revient à celle de l'art. 334, qui, dans le titre des assurances, correspond à celui-ci.

et jusqu'au fret acquis sont affectés au prêt sur *corps et quille* (1). L'argent, prêté sur ces divers objets, est censé avoir été employé pour les acquérir ou pour les mettre en état. C'est ainsi que le navire, quoique déjà payé, est affecté à la garantie des emprunts faits pour l'équiper et l'armer avant son départ; car l'armateur qui continuerait à emprunter après que le vaisseau aurait mis à la voile, mais sous prétexte d'emplois déjà faits, ou de comptes à solder pour l'équipement, ne ferait pas de contrats à la grosse qui fussent valables (2).

Des marchandises, données en nature et évaluées en argent peuvent aussi être l'objet d'un change maritime, de la même manière que si celui qui les fournit eût prêté les deniers pour les acheter comptant d'un autre marchand (3).

Tout emprunt sur le fret à faire ou sur le profit espéré des marchandises est prohibé; il est interdit de même de prêter à la grosse aux matelots sur leurs loyers ou voyages (4). L'Ordonnance défendait seulement de leur prêter autrement qu'en présence du capitaine. Mais leurs loyers, comme le fret non acquis, sont des profits; et la loi est conséquente à elle-même en les traitant de la même manière (5). On a d'ailleurs tendu à obliger ceux qui sont embar-

(1) *C. de Com.* 230.

(2) EMERIGON, *Contrats à la grosse*, chap. v, sect. III.

(3) *Idem*, ch. v, sect. IV.

(4) *C. de Com.* 318. 319.

(5) On a voulu exclure l'emprunt tant sur les loyers ou salaires à temps que les salaires à part sur le profit *du voyage;* ce dernier chef est assez inexactement exprimé par le mot *voyage* ajouté a celui de *loyers*.

qués sur le navire, à conserver intérêt à l'heureuse fin du voyage.

Le capitaine obtient promptement la permission d'emprunter à la grosse pour le compte des retardataires ; leurs parts et portions sont affectées au contrat (1). Mais celui qui prêterait à change maritime au capitaine dans le lieu de la demeure de ses propriétaires, sans leur autorisation authentique, leur intervention dans l'acte, ou l'ordonnance du juge dans le cas ci-dessus, n'aurait action et privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir à la propriété du navire (2) ; le Code ajoute *et au fret*, non que le fret à faire puisse être conventionnellement affecté ; mais au retour, le prêteur, n'ayant pour débiteur que le capitaine, exercerait au besoin les droits de celui-ci sur la portion de fret qui lui reviendrait.

IV. La perte entière de l'effet affecté au contrat maritime éteint toute action du prêteur contre l'emprunteur (3). En cas de naufrage (4), ou pour mieux dire de sinistre majeur, le payement (5) est réduit à

(1) *C. de Com.* 233. 321.

(2) *Idem.* 322.

(3) *Idem.* 325.

(4) *Idem.* 427. L'Ordonnance, art. 17, ne parlait que du naufrage. POTHIER, n° 47, avait remarqué que ce n'est qu'à titre d'exemple, et qu'il faut entendre par là tout cas sinistre ; je ne sais pourquoi, en rédigeant le Code, on n'a pas rendu l'expression plus exacte.

(5) L'article puisé dans l'Ordonnance ne me paraît pas exactement rédigé. Après un sinistre, l'emprunteur ne fait pas un payement ; il doit compte seulement des effets sauvés, comme mandataire pour le sauvetage, et non comme débiteur de la somme empruntée, même réduite. EMERIGON, ch. XI, sect. II, § 1er.

la valeur des effets sauvés, déduction faite des frais de sauvetage (1).

Dans ces cas, par la nature du contrat, il n'est pas besoin de faire acte de délaissement (2) : cette formalité appartient à l'assurance, parce qu'elle donne ouverture au droit de recouvrer sur l'assureur ; tandis que dans le contrat à la grosse, le droit de recouvrer, qui se serait ouvert pour le prêteur à l'heureuse arrivée, s'éteint par la perte et de lui-même.

Cette extinction n'a lieu toutefois qu'autant que la perte est arrivée par cas fortuit, et non par le fait de l'emprunteur, dans le temps et dans le lieu des risques (3). Quant au temps, s'il n'y a stipulation contraire, les risques commencent comme les assurances : pour le navire, du jour qu'il a fait voile jusqu'au jour où il est amarré au port de sa destination ; pour les marchandises, de leur embarquement sur le navire ou sur les gabares jusqu'à leur délivrance à terre (4). Si le voyage était changé ou allongé, si le navire déroutait, si les marchandises avaient été mises à terre, si elles avaient été placées sur un autre navire, à moins que ce ne fût par une force majeure légalement prouvée et constituant un des événemens fortuits de la navigation (5), il en serait comme des

(1) Il eût fallu ajouter, *et des loyers dus à l'équipage.* (*C. de Com.* 259.)

(2) Emerigon, ch. xi, sect. ii, § 1er.

(3) *C. de Com.* 325. Tous les changemens dans les conditions du voyage, qui déchargent le prêteur des pertes, sont ici virtuellement compris dans la limite *du temps et du lieu des risques*, tandis qu'ils sont énumérés beaucoup plus en détail dans le titre des assurances, postérieur dans le Code à celui des contrats à la grosse.

(4) *Idem.* 328.

(5) *Idem.* 324.

assurances ; le contrat s'annullerait aussitôt que le changement aurait eu lieu : or, la nullité d'un contrat de change maritime emporte l'obligation pour l'emprunteur de rendre la somme empruntée, nonobstant toute perte arrivée depuis que le risque légal du prêteur a fini ; et quant au profit convenu, il est acquis aussitôt que ce risque a commencé.

Conformément à ces règles qui sont générales, celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait pour son compte des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée (1), sur quoi l'on doit entendre que, si l'emprunt était fait sur des effets désignés, ce sont ceux-là et non d'autres dont il faudrait prouver l'existence à bord. S'il y avait fraude dans des emprunts faits sur un aliment supposé, ou pour des sommes excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, ils pourraient être déclarés nuls à la demande du prêteur (2) ; et cette disposition, ainsi rédigée, a encore besoin d'interprétation. Il n'y a de nul que le risque du prêteur ; ce n'est pas l'emprunt qui est annulé ; au contraire, l'emprunteur est tenu du remboursement nonobstant toute perte. S'il n'y point de fraude (3), le contrat est valable jusqu'à la concurrence des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation convenue ou à faire : le surplus est un prêt simple qui doit être remboursé indépendamment des événemens de la mer puisqu'il n'y a pas été exposé, et avec l'intérêt ordinaire. Le Code dit *au cours de la place*, clause

(1) *C. de Com.* 329.
(2) *Idem.* 316.
(3) *Idem.* 317.

qui n'a d'application que dans le temps où l'intérêt conventionnel ne serait pas limité. Aujourd'hui le cours de la place ne saurait être que l'intérêt légal. La loi s'oppose à ce qu'il soit au-dessus ; et je ne pense pas qu'un intérêt, dont le taux n'aurait pas été fixé et qui serait demandé en justice, pût être réglé au-dessous, nonobstant le cours passager des négociations de la place.

C'est toutes les fois que le contrat à la grosse est annulé ou interrompu, que l'intérêt ordinaire, dit *intérêt de terre* par opposition au change maritime, est dû jusqu'au jour du payement, à partir du moment de l'emprunt, ou du jour de la cessation de l'intérêt de mer, s'il en a couru un (1). Cet intérêt de terre est même dû sur les profits échus du change maritime (2). Il ne paraît pas que lorsque les contrats à la grosse sont annulés pour excédant de somme, il y ait lieu d'allouer au prêteur l'indemnité de demi pour cent dont l'assureur jouit dans un cas semblable. L'intérêt de terre qu'il retire de ses deniers est considéré comme suffisant pour le dédommager (3). Le Code ne parle pas non plus

(1) Emerigon remarque que la loi n'a pas prévu pour le contrat à la grosse, comme pour l'assurance, le cas où, l'aller et le retour étant liés, le retour n'a pas lieu : il en conclut que l'intérêt en entier est gagné en allant, et qu'il n'est pas susceptible de réduction aux deux tiers.

(2) Emerigon le constate ch. III, sect. IV, § II, en blâmant cet usage qui lui paraît usuraire.

(3) L'Ordonnance ni le Code ne le prévoient. Pothier croit que, par analogie, le droit de ristourne doit avoir lieu. Emerigon l'accorde, si le preneur a volontairement renoncé au voyage, mais non en cas de force majeure. Cette distinction n'est fondée sur rien.

d'augmentation du change maritime, la guerre survenant (1).

V. Lorsque les effets, parvenus à leur destination ou sauvés de la perte, ne suffisent pas pour payer les changes maritimes auxquels ils ont été affectés, soit que les accidens aient emporté une partie du gage, soit que le prêteur ait emprunté plus qu'il n'avait de valeur réelle à affecter, le privilége de la priorité de payement sur les effets (2) appartient aux emprunts faits pour le dernier voyage du navire, de préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles ont été laissées par continuation ou renouvellement (3). Nous avons déjà vu que lorsque le vaisseau est vendu par autorité de justice pour payer les dettes auxquelles la loi l'affecte, il n'y a en rang privilégié au-dessus des créances chirographaires que les sommes prêtées au capitaine pour les besoins des bâtimens *pendant le dernier voyage*, et, dans un autre degré, les sommes prêtées à la grosse sur le corps, etc., pour radoub et équipement *avant le départ du navire* (4). Cette disposition se rapporte à celle que nous trouvons ici; la préférence est attribuée aux emprunts relatifs au dernier voyage; et parmi eux, ceux qui ont été faits en route sont remboursés avant ceux qui ont eu lieu avant le départ.

---

(1) Emerigon, ch. 11, sect. 11, § 111, dit que dans les changes maritimes il n'y a point d'augmentation de profit par la survenance de la guerre, à moins de convention formelle.

(2) *C. de Com.* 323.

(3) Le Guidon de la Mer dit que les obligations ainsi renouvelées sont les *puînées* de toutes.

(4) *C. de Com.* 191. 7° et 9°.

Cette règle, qui semble étrange au premier coup d'œil si on la compare à l'ordre tenu entre les créances privilégiées ou hypothécaires sur les immeubles, a un motif de toute justice. A quelques dettes que soit affecté le navire dans le port, il ne saurait gagner pour personne s'il y reste : sa destination profitable à tous est de faire voile ; et tout l'argent déjà employé à son équipement est inutilement compromis, si pour le salut de tous les intérêts, il ne se trouve encore la somme nécessaire pour lui faire accomplir son voyage. Il est donc équitable que celui qui la fournit la retire le premier, et outre qu'il rend service à tous, il est bien évident que sans cette concession de priorité, personne ne prêterait plus rien sur un gage affecté, et que le navire resterait forcément au port. Pothier observe très-bien que c'est pour la même raison que les loyers de l'équipage passent encore avant tous les contrats à la grosse.

Quand il y en a plusieurs dans le même voyage, le *dernier emprunt* sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé : c'est la rédaction du Code (1).

En interprétant l'Ordonnance, Emérigon (2) estimait que l'on devait entendre qu'entre les emprunts faits dans deux ports de relâche, ceux du dernier port étaient remboursés avant ceux du premier, mais qu'on admettrait en concours, sans égard aux dates différentes, les contrats faits dans une même échelle. Il avertissait seulement qu'ailleurs on ne l'entendait pas ainsi, l'ordre inverse des dates y réglant absolument les rangs même entre les contrats faits au même

(1) *C. de Com.* 323.

(2) Emérigon, ch. XII, sect. IV, 2e rang.

Digitized by Google

lieu. Il me semble que le Code le décide de même aujourd'hui, puisque, parlant du voyage sans distinguer les lieux de relâche, il dit en termes précis : le *dernier* emprunt sera *toujours* préféré à *celui* qui l'aura précédé. Mais en le réglant ainsi, on a oublié, comme nous l'avons remarqué, de mettre en harmonie avec cet article, celui qui règle l'ordre des priviléges sur les navires : quoique les contrats à la grosse du dernier voyage s'y trouvent confondus, on n'en a pas moins dit, en général, que les créanciers de chaque classe viennent en concurrence entre eux et au prorata en cas d'insuffisance du prix (1), ce qui est en contradiction avec la disposition ci-dessus en quelque sens qu'elle fût prise.

VI. Nous avons parlé de la perte totale et des cas sinistres : quand il n'y a que des avaries (2), les communes sont à la charge des prêteurs ; ils payent à la décharge de l'emprunteur le contingent auquel les effets ont été taxés. Quant aux avaries simples, elles sont aussi à la charge des prêteurs s'il n'y a convention contraire, ce qui est l'opposé de ce que réglait l'Ordonnance ; elle laissait l'avarie simple aux risques de l'emprunteur. Au demeurant, les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur ne sont point à la charge du prêteur (3).

Le contrat à la grosse peut être fait par-devant notaire ou sous signature privée (4). Il énonce les

(1) *C. de Com.* 192. *in fine.*
(2) *Idem.* 320.
(3) *Idem.* 326.
(4) *Idem.* 311.

noms du prêteur et de l'emprunteur, le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime, les objets sur lesquels le prêt est affecté, le nom du navire et du capitaine, si le prêt a lieu pour un voyage et pour quel voyage (1), ou pour quel temps, enfin l'époque du remboursement; car il n'est pas rare de stipuler que le remboursement n'aura lieu que tant de jours ou tant de mois après l'arrivée (2). Le contrat peut être fait à ordre, et en ce cas il est négociable par la voie de l'endossement (3); la négociation a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce : la garantie cependant ne s'étend qu'au capital et non au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé (4).

Le Code, conformément à un conseil d'Emerigon, déclare que tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de sa date, à peine de perdre son privilége (5); si le contrat

(1) Le Code dit : Si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage, *et* pour quel temps; il était plus exact de dire *ou* pour quel temps, et mieux encore : si le prêt a lieu pour un voyage ou pour un temps déterminé, pour quel voyage et pour quel temps.

(2) Ce délai, après la fin des risques, ne pourrait jamais produire qu'un intérêt de terre; mais communément l'emprunteur en jouit gratuitement; à cela près l'intérêt de terre court de droit et sans sommation, aussitôt que l'échéance met le débiteur en demeure. EMERIGON, ch. III, sect. IV, § 1er.

(3) *C. de Com.* 313.

(4) *Idem.* 314.

(5) *Idem.* 312. Ces formalités nouvelles font partie de celles contre lesquelles se sont élevés divers armateurs qui trouvent onéreuse, fâcheuse au crédit et inutile, l'obligation de manifester les dettes affectées sur le bâtiment. L'inutilité serait à peu près

Digitized by Google

est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités ordonnées au capitaine qui emprunte en route pour les nécessités du navire. Il doit produire une délibération des principaux de son équipage, et sur cette production obtenir du consul français et à défaut de l'autorité locale, la permission d'emprunter à concurrence du besoin.

VIII. Il nous reste à parler des droits des prêteurs à la grosse sur les effets sauvés du naufrage quand il y a d'autres intéressés; et d'abord nous dirons que suivant les auteurs, si le prêteur n'est en concurrence qu'avec l'emprunteur, c'est-à-dire, si celui-ci ayant un risque qui excède la somme empruntée a été son assureur à lui-même pour ce surplus, il ne partage point au prorata avec son prêteur le produit du sauvetage comme il le partagerait avec ses assureurs. Le prêteur se paye de préférence à concurrence de ce qui lui est dû; (1) car rien ne répugne à ce qu'il ait pu affecter à une dette un gage d'une somme supérieure, et alors c'est tout le gage qui répond de la créance entière.

Mais s'il y a des assureurs en concours, le produit est partagé entre le prêteur à la grosse pour son capital seulement, et l'assureur pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif (2).

C'est ici un droit nouveau. L'Ordonnance disait le contraire, et donnait la préférence au prêteur à la

évidente, s'il n'y avait de créances sur le navire que des contrats à la grosse, puisque entre eux le dernier est le préféré; le prêteur n'a pas plus d'intérêt à savoir qu'il en existe d'antérieurs, qu'un créancier inscrit sur un immeuble en première hypothèque n'en a de savoir qu'il est survenu d'autres inscriptions après la sienne.

(1) POTHIER, nº 49. EMERIGON, ch. XI, sect. II, § 2.

(2) *C. de Com.* 331.

grosse; mais ce qui est juste entre le prêteur et l'emprunteur était moins concluant contre l'assureur. L'assuré, que rien n'empêchait d'emprunter encore à la grosse sur les mêmes effets quoique affectés en masse au premier prêteur, l'assuré, dis-je, a pu faire à l'assureur une affectation conditionnelle de l'excédant de la valeur; dès lors l'assureur a eu des droits acquis en temps opportun, qui le font se présenter au concours dans une situation différente de celle du débiteur à l'égard de son créancier. Enfin on a sagement fait remarquer (1) que si la loi peut établir quelque faveur qui ne soit pas inconciliable avec la justice, elle doit aujourd'hui la transférer du contrat à la grosse au contrat d'assurance, et plus utile au commerce, et infiniment plus usité.

Le Code avertit que le concours du prêteur à la grosse et de l'assureur sur les effets sauvés est sans préjudice des priviléges antérieurs, frais de justice, de sauvetage, loyer, etc. (2); cette réserve était de droit.

Nous avons vu que le donneur à la grosse peut faire assurer le capital qu'il a prêté, ce qui est une réassurance du risque mêlé à son emprunt; mais qu'il ne peut faire assurer les profits de son contrat, ni le preneur faire assurer les sommes qu'il emprunte (3), puisque ce serait se réserver l'indemnité de ce qu'ils n'auraient pas perdu.

IX. Toute action dérivant d'un contrat à la grosse est prescrite après cinq ans de la date du contrat (4).

(1) Motifs du projet de loi présenté au Corps législatif.
(2) *C. de Com.* 191.
(3) *Idem.* 334. 347.
(4) *Idem.* 432.

CHAPITRE XVII.

État de Guerre.

ARGUMENT. — 1. Inconvéniens des Armemens en course; 2. Règles générales sur la course; Lettres de marque; — 3. Cautionnemens; — 4. Sociétés d'armemens; — 5. Encouragemens; — 6. Equipages; — 7. Parts de prises; — 8. Ventes et Liquidations; — 9. Procédure : Compétence; — 10. Instruction; — 11. Exercice du droit de la Course : territoire neutre; — 12. Liberté de la Pêche; — 13. Cas où la capture est de bonne prise sans distinction de pavillon; — 14. Conduite du Capteur à l'égard de la prise : composition, rançon, prisonnier; — 15. Recousse; — 16. Marchandises prises sur des Français rapportées en France.

I. L'état de guerre modifie à l'instant les règles de la navigation comme les procédés du commerce. Il a une influence directe sur les assurances, non-seulement en donnant ouverture à l'application des pactes éventuels sur le taux des primes convenues pendant la paix, et en élevant leur cours pour l'avenir; mais la propriété des navires et des cargaisons exigent des justifications jusque-là inutiles ; des distinctions nouvelles s'établissent et affectent les rapports entre l'assuré et l'assureur.

Parmi les nations civilisées, un principe est, dit-on, admis : « Se faire dans la paix tout le bien qu'on « peut; et dans la guerre le moins de mal possible. » Comment la première partie de cet adage s'exécute, c'est ce qu'on peut voir dans toutes les législations de douane qui existent, monumens de jalousie réciproque et perpétuelle. Mais la protection due à l'industrie nationale, la préférence pour soi-même que

chacun a le droit de s'attribuer chez soi, colorent ces mesures défensives et offensives. On dit d'ailleurs qu'elles sont justes comme représailles; et ce motif, que chacun répète, est un aveu qu'un esprit d'hostilité continue se réfugie dans ces règlemens pendant les intervalles que laisse la guerre.

Dans la guerre, on doit reconnaître, au contraire, que, sur terre du moins, une convention tacite entre les Européens, une *sainte alliance* non écrite, mais qui a pour garans les progrès incontestables de la civilisation et de l'esprit d'humanité, épargne assez volontiers aujourd'hui, autant qu'il est possible, les cruautés et les ravages inutiles. Il est vrai qu'on ne s'abstient de rien de ce qui sert à la réussite des entreprises militaires; on fait vivre les armées aux dépens des pays qu'elles traversent, et on prend sa nourriture où on la trouve. On exige des provinces et des villes occupées, des tributs et des prestations: mais les réquisitions sont faites aux magistrats et non au particulier. Ces sacrifices, commandés sous un prétexte de nécessité et pour faire subsister ou défrayer le vainqueur, sont censés puisés dans les trésors publics; les citoyens ne sont appelés à y fournir que par voie de contribution : on n'attente pas gratuitement à la propriété privée.

Du moins, si cela n'arrive que trop souvent, ceux qui se le permettent sont réputés agir contre les lois de la guerre; et du fait du plus fort on ne fabrique pas un droit contre le faible. On ne confisque que dans des cas de contravention; ceux où il est permis d'exercer le pillage sont prévus; il n'est jamais avoué ou autorisé contre le particulier non militaire qui n'a pas fait résistance.

Digitized by Google

Mais sur mer il en est autrement. On prend tout ce que l'on trouve appartenir à l'ennemi désarmé et qui se rend sans se défendre, et ce pillage régulier a si peu le prétexte de la propre défense de celui qui l'exerce ou de la nécessité, qu'on va rechercher la propriété ennemie jusque sur les vaisseaux neutres auxquels il est impossible d'imputer ni tentative ni dessein hostile. Non-seulement les vaisseaux de l'État, poursuivant leurs entreprises militaires, saisissent ou détruisent les propriétés que par hasard ils rencontrent, procédé qu'à la rigueur on pourrait comparer à quelques-uns de ceux que les corps armés se permettent dans leurs marches; mais chaque puissance autorise des particuliers sous le nom d'armateurs ou de corsaires, à courir les mers pour y enlever également tout ce qu'ils trouveront appartenir à l'ennemi. Ici le mal est gratuit : ces armateurs ne sont point des auxiliaires qui servent aux opérations des armées navales; ils ne sont pas plus en état de coopérer à la guerre, que les navires qu'ils poursuivent, uniquement occupés au commerce, ne sont en état de nuire.

L'origine légale de la course est dans la formule ancienne des déclarations de guerre, où une puissance ordonnait à ses sujets de *courre sus* à l'ennemi, ordre qui aujourd'hui sur terre ne signifie plus rien ; car il n'y a que les troupes qui soient appelées à commettre des hostilités, et elles n'y marchent que commandées et conduites.

Il était aussi de l'ancien droit de la guerre de mettre à rançon la personne des prisonniers au profit de celui qui les avait faits. Sans remonter bien haut dans notre histoire, on trouve en usage cette pratique

d'une basse avarice. On voit la rançon marchandée, on voit des procès et des duels entre des prétendans pour la propriété de leurs captifs : le roi ne pouvait rendre la liberté à quelques-uns d'entre eux sans les racheter de ses deniers et sans avoir satisfait le capteur. Cette odieuse coutume a pris fin ; mais la prise maritime s'y rattache en quelque manière : on y fait prisonniers ceux qui, trouvés sur terre, seraient laissés libres ; il semble que c'est par extension du droit de les arrêter qu'on exerce celui de les dépouiller de tout ce qu'ils portent ou conduisent. Si on les relâche avec leur propriété, on est en possession de les mettre à rançon. On ne peut le nier, ce sont là des vestiges de l'ancienne barbarie des Normands du moyen âge. Si on les conserve encore, si quelquefois on en prend la défense, avouons-le de bonne foi, c'est que chaque peuple croit perdre à ce que gagnent ses voisins. Ce sentiment, qui dans la paix dicte plus d'un règlement, y est contraint et déguisé ; dans la guerre il se donne librement carrière. Celui qui même les armes à la main aurait horreur de piller une maison, croit servir une juste politique en envoyant sur la mer enlever vaisseaux et marchandises dans l'espérance de troubler le commerce des autres. L'avidité répond aux appels qu'on lui fait, et vient prendre part à l'entreprise comme à une spéculation lucrative ; mais le sentiment principal qui couvre ou justifie cette ardeur de pillage, ce sentiment si éloigné de la maxime de faire le moins de mal possible, c'est que l'intérêt du commerce national exige que l'on cherche toujours *d'abord son bien, et puis le mal d'autrui.*

Quand ce triste principe pourrait être admis, il

Digitized by Google

faudrait cependant être aveugle, il faudrait n'avoir jamais observé la salutaire complication des affaires et des intérêts du commerce universel, pour croire faire la prospérité de l'industrie d'un pays en ruinant quelques négocians d'un autre. Que de fois on confisque sur soi-même ou sur les siens, sur des assureurs de sa nation, sur des créanciers de qui l'on pille les gages! Que de contre-coups on peut ressentir soi-même du mal que l'on a cru faire à autrui!

Quoi qu'il en soit, les inconvéniens et surtout les abus ont souvent frappé; à plusieurs reprises, on s'est mutuellement proposé de supprimer les corsaires: malheureusement, celui qui prend l'initiative de cette ouverture passe aussitôt pour avoir reconnu son infériorité dans ce jeu fatal; et dès lors l'autre partie se sent avertie de se prévaloir de son avantage. Ce calcul est étrange chez chacun de ceux qui le font, il consiste à trouver du profit à ce qu'un certain nombre de commerçans, propriétaires et chargeurs de navires de son pays, soient infailliblement ruinés, pourvu qu'il y en ait davantage en perte chez l'ennemi; et à estimer plus ce qu'un petit nombre de corsaires ôtera à autrui, que ce que perdront du leur une foule de négocians. Mais quand cette compensation de maux réels et d'acquisitions fortuites ne serait pas idéale et qu'il en résulterait un lucre, est-ce un commerce digne d'une grande nation? Il ne faut pas sans doute que les puissances européennes au dix-neuvième siècle puissent être comparées à ces Barbaresques qu'on ne saurait réduire à renoncer à la course, parce que c'est leur métier et leur gagne-pain. Qu'il serait digne des souverains, dans leurs conseils, au milieu de la paix, de convenir de l'abolition de cette coutume sauvage!

Et quel intérêt n'auraient pas à se rendre médiateurs de ce pacte de justice, ces alliés, ces gouvernemens qui, comptant la navigation commerciale parmi leurs principales ressources, ont vu la course finir par tourner presque exclusivement en hostilités contre les neutres au détriment de leur commerce, et qui, dans le vif ressentiment du préjudice qu'ils en éprouvaient, ont plusieurs fois entrepris de se réunir et de s'armer pour rendre respectable leur neutralité et pour en défendre les droits naturels !

En autorisant les corsaires, il n'est aucun gouvernement qui ne sache à combien d'abus leurs entreprises peuvent donner lieu, et qui n'ait voulu les soumettre à des règlemens sévères : nous allons indiquer ceux qui existent en France dans leur dernier état.

II. Par une règle universelle du droit des gens, nul ne peut armer en course sans être pourvu d'une commission du gouvernement, appelée en France *lettre de marque* Celui qui ferait la course sans commission serait traité comme pirate, du moins il encourrait, avec *punition corporelle*, la confiscation de ses prises (1). Un vaisseau marchand, sans lettre de marque, qui, attaqué par l'ennemi et combattant pour sa défense, capturerait l'assaillant, aurait fait un acte légitime, mais n'aurait point de droit sur sa prise ; elle appartiendrait à l'État : un décret de la Convention (2) a seulement adjugé aux prisonniers français, se sauvant du pays où ils étaient détenus,

(1) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 34. La publication du Code pénal rend insignifiante cette commination de peine corporelle, copiée des anciens actes.

(2) Décret du 18 vendémiaire an II.

les bâtimens qu'ils ont pu amener en France; c'est une exception aux maximes communes.

Celui qui a des commissions de deux puissances est considéré comme pirate (1); il en est de même de celui qui combat sous un autre pavillon que le sien. Les ruses autorisées à la guerre permettent de déguiser sa nation dans le cours de la navigation. Mais pour attaquer un bâtiment ou pour lui intimer l'ordre de se rendre ou de souffrir la visite, le pavillon national doit être arboré avant de tirer le premier coup de canon à boulet qui sert de *semonce;* c'est ce qu'on appelle *assurer le pavillon*, c'est une sorte *d'affirmation* qui ne peut sans crime être employée pour soutenir un mensonge (2).

La lettre de marque est pour six, douze, dix-huit ou vingt-quatre mois; elle n'est délivrée, en Europe, que par le ministre de la marine (dans les colonies françaises, par les capitaines généraux ou gouverneurs, qui peuvent aussi accorder la prorogation de celles qui ont été prises en Europe). On en donne pour les bâtimens qui sont destinés à faire *la course et la marchandise* tout à la fois, c'est-à-dire qui, avec un chargement de commerce, partent armés et se font autoriser à agir hostilement si l'occasion s'en présente (3). Nul armateur ne peut obtenir des lettres de marque s'il n'est citoyen français

(1) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 34.

(2) *Idem.* Art. 33. Si le navire pris est ennemi, il est confisqué au profit de l'État; s'il est neutre, il y a dommages-intérêts à la charge du capitaine ou armateur; mais les équipages conservent leur part.

(3) Ces bâtimens, par abus d'expression, se nomment quelquefois des *Lettres de marque.*

(reconnu et immatriculé comme tel au consulat français de sa résidence quand il habite un pays étranger.) Tout prête-nom, toute fausse déclaration de nom entraîne la déchéance de la lettre et 6,000 francs d'amende contre l'armateur et contre celui qui aura prêté sa connivence. Le navire lui-même, tant qu'il est employé à la course, ne peut recevoir un autre nom que celui sous lequel il a été armé pour la première fois. La falsification d'une lettre de marque est un faux en écriture publique; avec la peine, le falsificateur répond des dommages.

III. Pour assurer l'exécution des règlemens et garantir le commerce et l'état des abus, l'armateur est soumis à fournir caution solvable de la bonne conduite de son capitaine et de son équipage. L'équipage entier et la *garnison* du corsaire passant cent-cinquante hommes, le cautionnement est de 74,000 francs; au-dessous de ce nombre le cautionnement est de 37,000 francs seulement. Celui de 74,000 francs doit embrasser solidairement l'engagement de l'armateur, de deux particuliers solvables non intéressés dans l'armement et du capitaine. Nul ne peut être caution à la fois pour plus de trois armemens non liquidés. Nous avons vu que le propriétaire des navires de commerce répond des faits de son capitaine, à concurrence de la valeur du navire et du fret. Mais les propriétaires des navires équipés en guerre ne sont responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leur navire, et par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils ont donné caution, à moins qu'ils ne soient participant ou complices de ces désordres (1).

(1) *C. de Com.* 217.

IV. Les armemens se font ordinairement en compagnie. Ces sociétés, à moins de convention contraire, sont réputées en commandite, soit que les intéressés se soient associés pour des quotités fixes ou par action. Un capital ayant été déterminé, divisé en actions et fourni par les actionnaires, s'il excède la mise hors, le surplus sert aux dépenses de relâche. Si le capital est insuffisant, l'armateur, qui est l'associé principal, est tenu d'en faire l'avance qu'il a droit de prélever sur les premières prises; mais en cas d'insuffisance, soit relativement à l'armement, soit relativement aux frais de relâche, les actionnaires sont tenus de contribuer, par appel de fonds et à proportion de leur interêt, à combler la différence. Ces règles du décret de l'an XII ne sont pas en harmonie avec celles que le Code de commerce a tracées depuis pour les commanditaires, qui ne peuvent jamais être passibles d'appels de fonds au delà de leurs actions. Si quelque funeste occasion oblige à publier de nouveau les règlemens des armemens en course, il deviendra nécessaire de revoir cette partie pour que, sous l'empire du Code, il n'existe pas une société *déclarée en commandite*, qui soumette à des supplémens de mise. La seule garantie que l'on ait aujourd'hui contre cet inconvénient, est l'obligation imposée aux armateurs de faire *mention sommaire* dans les actions qu'ils délivrent, des dimensions du corsaire, du nombre de ses canons, de la force de son équipage, et du montant *présumé* de la construction et mise hors. L'armateur doit aussi, à peine d'être privé de tout droit de commission, déposer au greffe du tribunal de commerce le compte de la construction et armement, avec les pièces justificatives; ce qui doit avoir lieu dans la quinzaine du

jour du départ du navire, sauf à obtenir du tribunal un délai de dix jours de plus. Les articles de dépenses qui ne seraient pas liquidés à cette époque sont employés par évaluation, pour être successivement rectifiés sur les pièces justificatives.

Mais cette précaution est fort incomplète. Les associés ne sont pas immédiatement appelés à délibérer sur l'approbation de ce compte; et, au surplus, le bâtiment étant en mer, il y a des faits et des dépenses qu'ils seraient déjà fort en peine de vérifier. Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'au retour et à la liquidation des prises que l'on recourt à ce compte de mise hors, époque qui peut se prolonger assez loin.

Le règlement accorde à l'armateur 2 pour 100 de droit de commission sur les frais de construction, armement, relâche et désarmement, et 2 pour 100 sur le montant des prises, entrées au port où il a pu en avoir l'administration particulière. Si elles ont été amenées ailleurs, et qu'elles soient administrées par des commissionnaires, la commission de 2 pour 100 est pour ceux-ci, et il en est réservé une d'un pour cent à l'armateur, avec un demi pour cent pour droit de négociation des papiers de commerce par lesquels s'opérera la rentrée. Les deux tiers du produit net des prises appartiennent à l'armement; c'est la représentation de la rentrée de son capital et des bénéfices afférens.

Quand la course a produit des sommes suffisantes pour réarmer, la société continue de droit; l'armateur est autorisé à procéder à la nouvelle expédition; le capital primitif n'est pas rendu aux actionnaires, et nul d'entre eux ne peut retirer sa mise, si ce n'est de gré à gré.

V. L'état accorde, à titre d'encouragement (tel était du moins le règlement de 1804), 40 francs par chaque prisonnier fait sur les bâtimens de commerce et amenés dans les ports, 45 francs pour chaque prisonnier fait sur un bâtiment armé en guerre et marchandise, 50 francs sur un corsaire ennemi, 60. francs sur un bâtiment de guerre; (corvette frégate ou vaisseau). Le gouvernement paye en outre pour chaque canon une gratification de 100 à 160 fr., suivant qu'ils sont du calibre de 4 à 12 ou au-dessus, s'ils proviennent d'un bâtiment armé en guerre et marchandise; 160 à 240 s'ils proviennent d'un corsaire; 340 à 360 d'un bâtiment de guerre. Ces gratifications appartiennent entièrement à l'équipage.

Il est prélevé au contraire au profit de la caisse des invalides de la marine cinq centimes par franc sur le produit des prises. L'ancien droit était du dixième au profit de l'amiral.

VI. Les armemens ayant lieu pendant la guerre, on est obligé de prendre des précautions pour que l'attrait de la spéculation pécuniaire qui fait sortir les corsaires ne prive pas la marine militaire des hommes dont elle a besoin. La désertion des marins levés pour les bâtimens de l'Etat qui passent sur un corsaire est sévèrement punie, et la connivence de l'armateur ou du capitaine est réputée embauchage. Il n'est permis aux armateurs de prendre parmi les hommes classés et non actuellement employés qu'à concurrence de la *huitième partie* de leur équipage, à moins d'une permission spéciale du ministre. Pour suppléer au reste, il est loisible d'employer des marins étrangers pour les *deux cinquièmes* de l'équipage entier.

Ces deux données réunies font voir quelle est en

Digitized by Google

général la population cosmopolite et disposée au pillage sous tout pavillon quelconque, qui habite les bâtimens corsaires. C'est surtout dans la Méditerranée qu'on a pu observer avec admiration des Anglais de Malthe, des Français, Grecs, Dalmates, et des Italiens de toutes les nations belligérantes indifféremment.

VII. Il n'est point permis de faire avec les hommes de l'équipage de condition sur leur salaire; chacun doit avoir part aux prises à proportion non-seulement de son grade, mais du service qu'il a rendu, et du mérite qu'il a déployé dans la croisière. Le jugement en est porté au retour dans un conseil, composé des six principaux officiers de l'équipage, le capitaine compris (1), et tenu en présence du tribunal de commerce avec l'assistance du commissaire chargé de l'inscription des classes. Là on met aux voix le contingent qui doit être attribué à chaque individu, en les nommant l'un après l'autre. Un tarif porte le nombre de parts au maximum qui peut être accordé aux officiers, en commençant par le capitaine, dont le maximum est de douze parts. Nul ne peut avoir plus que le tarif n'en permet; il faut une majorité de deux voix pour attribuer moins. Quant aux volontaires, matelots, soldats, novices et mousses, le tarif qui les concerne laisse l'alternative entre un salaire plus fort ou plus faible; c'est entre ces deux limites que la majorité simple des voix applique à chacun son contingent. On attribue aussi des récompenses à ceux

(1) L'écrivain fait le septième, mais il n'a voix que pour suppléer celui des six autres membres qui se retire quand on prononce sur ce qui le concerne.

qui ont été blessés ou estropiés dans les combats, aux veuves et aux enfans de ceux qui ont été tués ou qui sont morts de leurs blessures.

Le nombre total des parts est ainsi variable; une fois fixé, il sert de dividende à la portion des produits de la course qui est dévolue aux équipages et qui est du tiers du produit net des prises; et c'est retenue faite des avances qui ont été distribuées au départ ou dans les relâches que la portion de chacun lui est comptée. Il leur est défendu de vendre à l'avance leurs parts; et la vente en est nulle à l'égard de l'acheteur. Ces parts sont insaisissables. On ne les remet qu'aux marins eux-mêmes ou à leurs familles; on n'a pas égard aux procurations qu'ils auraient consenties à des étrangers; on n'admet des délégations même pour payement de loyer de maisons, subsistances ou vêtement, qu'autant que les fournitures ont été faites avec le consentement de l'administration maritime qui en a pris note préalable sur ses registres de matricule. Les équipages des bâtimens armés en guerre et marchandise n'ont droit qu'au cinquième des produits de la course; mais ils ont des salaires ou des parts sur le fret, et ils n'en subissent pas la retenue sur leurs parts de prises.

Autrefois le coffre du capitaine pris appartenait au capitaine capteur; aujourd'hui rien ne doit être distrait, mais l'armateur peut accorder au capitaine en l'engageant, un prélèvement de 2 pour 100 au plus sur le montant de chaque prise qui sera faite pour lui tenir lieu des effets du capturé.

VIII. La vente des prises doit être faite sous l'inspection de l'administration maritime aux enchères par lots et non en bloc, après affiches à la bourse de Paris,

et dans les principales villes de commerce du royaume. L'administration de la douane intervient pour ce qui la concerne, et perçoit les droits d'entrée ordinaires à la charge de l'acheteur; les articles prohibés ne sont vendus qu'à la condition de les réexporter.

Le produit de chaque prise donne lieu à une liquidation particulière qui constate son montant, net des frais qui s'y rapportent. Cette liquidation est faite par le tribunal de commerce du lieu de la vente sur les pièces probantes que l'armateur est tenu de produire. Les articles non liquidés ne suspendent point cette prompte liquidation : ils sont portés pour mémoire, et donnent lieu à un supplément de compte en temps et lieu.

Quand la course est finie par la rentrée du corsaire ou par sa perte, l'armateur dépose au tribunal de commerce du lieu de l'armement les liquidations particulières des prises, les comptes des frais de relâche et de désarmement; et il est procédé à la liquidation générale sur les bases indiquées, savoir : 5 pour 100 pour les invalides de la marine; un tiers du restant pour les équipages, restitution faite des avances; deux tiers, outre le produit de cette restitution, pour les armateurs. Les liquidations générales sont imprimées.

Quand la société doit continuer, il n'est pas besoin d'effectuer la vente du corps du corsaire; il est estimé seulement pour servir à régler le compte de ce qui revient à la caisse des invalides; mais si l'armateur veut que le navire soit vendu, il y est procédé dans la forme propre à la vente aux enchères des bâtimens de mer. Si l'armateur est resté adjudicataire, tout actionnaire est libre d'y conserver son

Digitized by Google

intérêt, en déclarant son intention dans le mois de l'adjudication.

IX. Une prise n'appartient aux capteurs que lorsqu'elle a été jugée valable par l'autorité compétente. En justice réglée, ce jugement appartenait autrefois aux amirautés; il fut dévolu aux tribunaux de commerce (1), et le recours fut ouvert au tribunal de Cassation (2) : mais dans presque toutes les guerres des derniers règnes, il a été nommé des commissions spéciales, ordinairement sous le nom de *Conseil des Prises.* La Convention avait réservé au Conseil exécutif, alors établi, de décider du sort des prises *par voie d'administration* (3); le comité de Salut public s'attribua le même droit; et enfin, sous le Consulat, un conseil des prises fut établi (4) : il fut mis plus tard (5) dans les attributions du Ministre de la justice, ce qui l'a placé au rang des tribunaux; néanmoins sa nature était censée administrative, car le recours de ses décisions ne fut pas rendu à la Cour de Cassation, et ne fut pas autre que celui qui peut être essayé contre toute décision de l'autorité, en s'adressant au gouvernement lui-même en conseil d'état (6); à la paix qui a suivi la restauration, le Conseil des prises a été supprimé, et ce qui lui restait d'affaires à terminer a passé au comité du contentieux du Conseil d'Etat (7).

(1) Lois du 14 février 1793 et du 3 brumaire an IV.
(2) Loi du 26 vendémiaire an VI.
(3) Décret du 18 brumaire an II.
(4) Arrêté du 6 germinal an VIII.
(5) Décret du 8 mai 1806.
(6) Avis du Conseil d'État, du 11 janvier 1808.
(7) Ordonnances du Roi des 22 juillet 1814, 9 janvier, 23 août et 5 septembre 1815.

X. Avant que le Conseil des prises jugeât, il fallait que l'instruction de chaque affaire fût faite dans les ports du royaume par l'administration maritime. Aussitôt qu'une prise y est conduite, le commissaire de la marine se rend à bord, dresse procès verbal de l'état du bâtiment, et appose les scellés en présence du capitaine capturé, du capteur ou conducteur de la prise et d'un officier des douanes; dans les vingt-quatre heures, il procède à la réception et à l'affirmation des rapports et déclarations du chef conducteur, à l'interrogatoire des prisonniers (trois au moins, s'il s'en trouve pareil ou plus grand nombre), à l'inventaire des pièces, états, manifestes et connaissemens qui auraient été remis ou qui seraient trouvés à bord. S'il n'y a point de prisonniers, l'équipage capteur sera interrogé séparément sur les circonstances de la prise, afin d'acquérir une parfaite connaissance de la vérité; dans tous ces actes, l'officier de l'administration maritime est assisté du principal employé des douanes. Le représentant des capteurs est appelé; et, s'il n'y en a point, le conducteur de la prise est réputé fondé de pouvoirs.

L'instruction finie était transmise au Conseil des prises, qui jugeait sur simples mémoires. En attendant sa décision, après l'instruction, on ordonnait le débarquement en entrepôt dans un magasin fermé de trois clés, tenues l'une par l'administration de la marine, l'autre par celle de la douane, la troisième par l'armateur ou son représentant.

Si la prise était évidemment ennemie, l'administration maritime pouvait permettre de procéder à la vente tant du bâtiment que de sa cargaison, avec les délais et les publications nécessaires, mais sans atten-

dre le jugement. Une prise faite sous pavillon neutre, ou n'étant pas évidemment ennemie, ne peut être vendue avant la décision sans le consentement du capturé, à moins que sur son refus il ne soit prononcé, d'après une expertise, que le retard exposerait à détérioration : le produit de la vente est tenu en dépôt.

S'il y a des portions de la prise revendiquées, l'administration maritime est autorisée à les distraire et à les remettre aux réclamans sous bonne caution, pourvu que la demande soit fondée en titre.

Dans les colonies, sur l'instruction faite par un officier d'administration maritime, une commission, présidée par le préfet colonial ou l'administrateur qui en tient la place, et dans laquelle avait séance le principal magistrat de justice, prononçait, sauf l'appel au Conseil des prises. L'exécution provisoire avait lieu en donnant caution et en se déclarant responsable de tout dommage.

Une prise peut être conduite dans un port étranger; en ce cas, il était ordonné (1) au consul français de se conformer exactement aux traités sans empiètement et sans affecter aucune juridiction qu'ils n'auraient pas admise; mais si les règlemens français pouvaient recevoir exécution, le consul doit remplir, pour l'instruction, les attributions qui sont données dans les ports français aux officiers de l'administration de la marine ; il doit se faire assister par deux assesseurs pris, autant qu'il était possible, parmi les Français immatriculés au consulat ; l'instruction finie, il

(1) Arrêté du 6 germinal an VIII, auquel celui du 2 prairial an XI renvoie pour cette partie.

Digitized by Google

transmet les pièces à Paris pour la décision, en conservant copie collationnée des documens.

Avant l'érection du Conseil des prises, les consuls français portaient eux-mêmes le jugement, sauf l'appel, au tribunal civil des Bouches-du-Rhône pour les décisions rendues dans les ports étrangers de la Méditerranée; au tribunal du département du Nord, pour les consulats de la mer du Nord; au tribunal de la Loire-Inférieure, pour ceux de l'Amérique; au tribunal du Morbihan, pour les consulats de l'Inde (1).

Terminons cette notice sur le jugement des prises et des armemens en retraçant une disposition essentielle : « Il est défendu, sous peine de destitution et » de plus grande peine s'il y échet, à tous officiers, » administrateurs, agens diplomatiques et commer- » ciaux, et autres fonctionnaires appelés à surveil- » ler l'exécution des lois sur la course et les prises, » ou à concourir au jugement de la validité des prises » faites par les corsaires français, d'avoir des inté- » rêts directs ou indirects dans les armemens en » course ou en guerre et marchandises. Il leur est » également défendu de se rendre directement ou » indirectement adjudicataires de marchandises pro- » venant de prises et mises par eux en vente. »

XI. Nous avons considéré la course relativement à ses conditions principales, aux sociétés dont elle est l'occasion et à la procédure qui décide de la validité de ses opérations, il reste à parler de l'exercice même du droit de la force exercée en mer par les corsaires.

Le navire ennemi est pris sans difficulté : il n'y a d'exception que celle du lieu. Il est défendu aux na-

(1) Loi du 8 floréal an IV.

tions qui se font la guerre d'exercer leurs hostilités sur le territoire des neutres, dans leurs ports et dans leurs eaux. Ce droit de territoire sur la mer s'étend à une distance dont on n'est jamais convenu : quelquefois elle a été portée à deux lieues en mer ; ce qu'il y a de plus incontestable, c'est que la souveraineté appartient à la puissance riveraine *à la portée de son canon*. Ici le droit et le fait se confondent ; elle domine là où elle peut se faire justice.

Mais si la prise est entre ses mains, sans employer la force, elle a droit aussi de prononcer en justice ; elle devient juge, entre les capteurs et les capturés, sur le fait de sa neutralité violée : ou si, au mépris de ses droits, la prise a été enlevée, elle a droit de la réclamer auprès du gouvernement du capteur pour la faire rendre à la liberté, que la neutralité du territoire aurait dû protéger.

Personne ne conteste ces principes ; mais que d'exceptions chez les puissances faibles la violence y a fait souffrir ! Le premier exemple de ces violations fut donné par les Anglais attaquant de vive force la frégate *la Modeste* dans le port de Gênes, et l'emmenant malgré les protestations d'un sénat sans vigueur. Depuis lors, les corsaires se sont fréquemment permis d'enlever les navires sous les batteries des neutres : rarement elles ont osé l'empêcher ; elles ont tiré un coup de canon en l'air pour marquer la ligne de la juridiction ; mais rarement le témoignage des artilleurs, assurant que le boulet dépassait le lieu de la capture, l'a emporté sur la foi des capteurs qui ont toujours affirmé que leur prise a été faite au delà. Les petits gouvernemens ont faiblement réclamé ; et leur silence, ou le peu d'usage qu'ils

avaient fait de leur force, est devenu une preuve, une reconnaissance prétendue légale que la prise avait été faite hors de leurs eaux (1).

Quand un bâtiment de guerre ou un corsaire est dans un port neutre, l'usage est de l'empêcher de sortir pendant que des vaisseaux de commerce qu'il pourrait prendre, mettent à la voile ou sont en vue pour entrer; ou bien on exige promesse ou caution que, pendant vingt-quatre heures après leur sortie, ils ne commettront aucune hostilité. Ces engagemens n'ont pas toujours été mieux respectés que la distance du territoire neutre.

XII. Il y a quelquefois une autre exception à la prise du pavillon ennemi, c'est en faveur des bâtimens pêcheurs; elle devrait être constante et réciproque. Dans les temps reculés de nos pères, on faisait fréquemment des *trêves pêcheresses* qui permettaient aux deux parties de profiter librement des saisons favorables pour pêcher les harengs, etc.; mais en tout temps, on a souvent retiré cette sauvegarde spéciale. On en trouve un exemple en 1692 (2), sous prétexte de l'espionnage ou plutôt de la reconnaissance hostile des côtes. Louis XVI, en 1779 (3), recommanda au contraire de laisser libres les pêcheurs anglais qui se conduiraient d'une manière inoffensive, espérant que cet exemple engagerait l'ennemi à souscrire à la réciprocité. Dans la guerre de la révolution, on essaya plusieurs fois de négocier la li-

(1) Merlin, *Répertoire*, v° Prise maritime, § iv. Martens, *Essai concernant les Armateurs*, etc. Gottingue, 1795. ch. ii, § 18, pag. 65.

(2) Ordonnance du 1er octobre 1692.

(3) Lettre du Roi à l'amiral, du 5 juin 1779.

berté de la pêche (1), on renvoya sans échange les pêcheurs anglais (2); sous le Consulat, le Conseil des prises rappela et appliqua ces principes en libérant un bateau pêcheur (3) : mais les malheureux prétextes de défaut de réciprocité, d'espionnage, de communication frauduleuse, vinrent bientôt combattre l'effet de ces sentimens d'humanité. On a pris les pêcheurs ; et un temps est venu où l'on a défendu aux Français d'aller pêcher en certain temps, de peur qu'ils ne communiquassent avec les croisières anglaises.

XIII. La facilité qu'auraient les vaisseaux ennemis de se déguiser sous un pavillon neutre, les conditions auxquelles les neutres eux-mêmes doivent impartialement se soumettre entre les puissances belligérantes, et diverses circonstances dont nous parlerons incessamment, autorisent aussi à sommer ceux qui sont rencontrés en mer à entrer en explication dans des formes déterminées. Or le neutre vrai ou prétendu, l'allié, celui même qui porte le même pavillon que le corsaire, qui, au coup de canon de semonce, refuse d'amener ses voiles, peut y être contraint par la force, et, s'il fait résistance, il est de bonne prise quelle que soit sa nation. Le navire qui n'a pas son passe-port (ou congé), celui qui en aurait un sous un nom différent du nom indiqué par les autres pièces de bord, celui qui en aurait de plusieurs puissances, celui dont les

(1) Mars 1793. *Voyez* Décret de la Convention, du 18 vendémiaire an II.

(2) En thermidor an III.

(3) 9 thermidor an IX. *Voyez* MERLIN, *Répertoire.* v° Prise maritime, § III, art. 1er, n° 3.

papiers auraient été jetés à la mer, peuvent être arrêtés et déclarés de bonne prise.

XIV. Quand un bâtiment est pris, le capteur doit d'abord s'emparer de tous les papiers existant à bord, et les renfermer sous cachet, en interpellant le capitaine capturé d'y joindre son sceau. Les écoutilles sont fermées; on s'empare de toutes les clés. Il est défendu, sous peine de deux ans d'emprisonnement ou de plus forte punition s'il y a lieu, de soustraire la moindre chose de la cargaison ou des papiers : il est également défendu de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, caisses, barriques, tonnes ou armoires; et cette défense dure jusqu'à ce que la prise ait été adjugée et l'ordre de la vente prononcé. Toute prise doit être conduite ou expédiée, s'il est possible, au port de l'armement du corsaire; et si l'on est forcé par les circonstances de la diriger ailleurs, il y a étroite obligation d'en prévenir l'armateur immédiatement. Si le corsaire continue sa croisière, il confie la conduite de la prise à un de ses officiers qui en répond, et qui, si elle lui est reprise, subit jugement au retour, comme y sont sujets, en pareil cas, les commandans des vaisseaux de l'État. Si dans son voyage le conducteur de la prise fait quelque autre capture, elle appartient pareillement à l'armement.

Il est défendu, conformément à l'Ordonnance de 1681, *sous peine de la vie*, de couler à fond les bâtimens pris, ou de débarquer les prisonniers sur des îles ou côtes éloignées dans le dessein de celer la prise. Si le corsaire s'est contenté d'une *composition* pour relâcher sa capture, il est tenu de se saisir des papiers et d'amener avec lui au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privé de tout

ce qui pourrait lui revenir sur la prise et de *punition corporelle* s'il y échet. S'il s'est fait un traité de rançon, le corsaire sera tenu d'amener, soit comme otages, soit comme témoins, au moins un des principaux officiers du bâtiment rançonné, et en outre deux à cinq hommes suivant la force de l'équipage. Il doit rapporter, en outre, copie du passe-port du vaisseau pris avec le traité de rançon. C'est sur ces pièces et sur l'interrogatoire des témoins que la rançon est jugée comme une prise et avec les mêmes effets dans la liquidation. Aucun neutre ne peut être rançonné : s'il a pu être arrêté comme suspect, il doit être conduit au port pour être jugé. La rançon ne peut même être acceptée des navires évidemment ennemis, si le capitaine du corsaire n'y a été expressément autorisé par l'armateur à son départ.

Celui qui aurait rançonné sans permission ; celui qui, abusant de la faculté qu'il aurait reçue, l'aurait appliquée à des neutres ; celui qui aurait frauduleusement exigé des effets ou des obligations autres que ce qui est manifesté au traité de rançon, seraient condamnés à des peines plus ou moins fortes suivant la gravité du délit.

Un bâtiment ne peut être mis deux fois à rançon dans un même voyage ; mais il peut être capturé par un autre corsaire ; celui-ci, en ce cas, est chargé de satisfaire le premier capteur pour les engagemens contractés par le rançonné, lequel en reste déchargé, ainsi que les otages qui sont simplement au rang des prisonniers de guerre. Le second capteur peut se libérer de l'obligation de la rançon en rendant la prise au premier.

Les individus qui sont pris par les corsaires doivent

généralement être conduits en France, et nous avons vu que la représentation de chacun d'eux vaut une gratification à l'équipage capteur. Une amende de 100 fr. est décernée au contraire contre le capitaine du corsaire, pour chaque prisonnier qu'il relâche sans nécessité. Cette nécessité peut être jugée par le consul français des ports neutres où entrent les corsaires; en ce cas le capitaine les remet à son consul, qui les abandonne à la disposition du consul ennemi, en retirant un reçu pour servir à l'échange d'un pareil nombre de prisonniers français.

Pendant la navigation, quand le nombre des prisonniers excède le tiers de l'équipage, il est permis de se débarrasser de ce surplus, et d'un plus grand nombre si l'on craint de manquer de vivres, en remettant ces prisonniers aux navires neutres que l'on rencontre en mer. Une liste nominative de ces hommes renvoyés doit être prise et rapportée, avec la soumission, souscrite au bas par le capitaine capturé et par les principaux de son équipage, de faire échanger et renvoyer un pareil nombre de prisonniers français.

Dans tous les cas, le preneur ne peut être dispensé, sous aucun prétexte, de garder à son bord le capitaine et l'un des principaux officiers du navire pris, pour les ramener en France, où ils doivent rester comme otages des échanges promis.

Toutes les précautions que nous venons d'indiquer ont pour but évident de mettre l'autorité et la justice en état de décider sur la légitimité des prises, de garantir les véritables propriétaires, au sens des lois ou des traités, de l'avidité des capteurs; d'empêcher que cette avidité, exercée avec l'appareil de la force en pleine mer, loin de tout contrôle, ne dégénère en pillage, au préjudice des armateurs eux-mêmes.

XV. Le vaisseau pris par un ennemi est devenu sa propriété s'il l'a conservé en son pouvoir pendant vingt-quatre heures (1). Ainsi, le Français qui le reprend après ce terme acquiert une propriété sur l'ennemi, et en profite sans être tenu de la rendre au premier propriétaire, dont les droit sont pris fin; mais si la prise est faite avant le délai de vingt-quatre heures, ces droits revivent, le navire est rendu, sauf le tiers qui en est adjugé au capteur pour son droit de recousse. Les propriétaires sont traités plus favorablement quand la reprise est faite par les vaisseaux de l'Etat; elle est rendue, moyennant le trentième seulement abandonné aux équipages capteurs; cette restitution a même lieu après les vingt-quatre heures de séjour au pouvoir de l'ennemi; mais alors le dixième est retenu pour droit de recousse : tous les frais sont en sus à la charge du propriétaire.

On a demandé si l'original du traité de rançon par lequel un corsaire a lié un navire capturé, et l'otage qui sert de garantie à la convention, étant trouvés à bord d'un corsaire ennemi pris lui-même, le capteur profite de cette obligation, comme il deviendrait propriétaire de la prise s'il l'avait trouvée en nature en s'emparant du corsaire. Valin (2) penche pour l'affirmative, et cite en preuve un arrêt du Conseil (3) qui *dispense* le signataire d'un billet de rançon repris sur un corsaire ennemi; car, comme le navire capteur était un vaisseau de l'Etat, l'amirauté avait adjugé le billet de rançon au Roi : la *dispense* peut passer

(1) Ordonnances, mars 1584, art. 61; de 1681, art, 8; Arrêté du 2 prairial an XI, art. 54.

(2) Sur l'art. 8 du tit. IX de l'Ordonnance de 1681.

(3) Du 9 août 1748.

Digitized by Google

pour une libéralité particulière, qui confirmerait la sentence d'adjudication et la règle par son exemption même. Mais Emerigon (1) oppose de solides raisonnemens à ce système; il ne peut croire qu'un vain papier trouvé à bord soit l'équivalent d'un navire et d'une cargaison, tellement qu'un Français, pour avoir dépouillé un ennemi de ce titre nu, puisse venir réclamer en France la propriété d'un compatriote; et quant à l'otage, c'est un Français : de quelle contrainte pourrait-il être passible dans sa patrie? en quelle charte privée le retiendrait-on? et où sera la loi qui permettra de lui ôter sa liberté?

On a demandé si la reprise de l'otage, ou celle du traité de rançon, au cas qu'elles ne profitent pas au capteur, laissent encore des obligations envers l'ennemi. Si l'otage lui est resté, nul doute que le capturé ne soit obligé à le racheter aux termes de son traité, quoique l'instrument en soit sorti du pouvoir de la partie adverse; mais si, indépendamment de l'otage et de l'écrit du traité, le capturé avait signé à bord des lettres de change, qui se présentassent dûment endossées à des porteurs ayant titre onéreux, cet engagement commercial ne saurait être annulé au préjudice des tiers de bonne foi, et la reprise du papier sur lequel avait été écrit le traité de rançon, dont les lettres de commerce sont l'exécution, ne saurait dispenser le signataire de remplir son engagement passé aux mains d'un tiers.

Le navire pris et abandonné, retournant par cas fortuit, et sans être repris, en possession des Français avant d'être entré dans un port de l'ennemi, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures en son pouvoir,

(1) Emerigon, ch. XII, sect. XXIII, § VIII.

Digitized by Google

est rendu à son premier propriétaire; il a un an et un jour pour le réclamer (1). Celui qui l'a reconduit a droit à une récompense, que le juge arbitre (2); on agit de même quand le navire est trouvé abandonné par son équipage, sur quelque peur raisonnable ou panique, et sans que l'ennemi l'ait occupé (3).

Le navire repris par son propre équipage retourne également à son maître, sans égard au temps que l'ennemi l'a eu en son pouvoir. Les hommes employés à la conduite du navire sont des *mandataires* du propriétaire; et suivant les principes généraux, ils doivent compte de tout ce qu'ils reçoivent ou acquièrent à l'occasion du mandat, quand même ce qu'ils auraient reçu ne serait pas dû au mandant (4); mais une gratification leur est attribuée.

XVI. Une déclaration de Louis XIII (5) défend *d'apporter, débiter et revendre* en France les effets pris sur des Français, et les confisque avec amende sur ceux entre les mains de qui on les reconnaîtrait; les deux tiers de ces effets recouvrés sont rendus aux propriétaires, et le troisième donné au dénonciateur. Cette disposition fait une exception à la règle sur le droit équivalent à un titre attaché à la possession des biens-meubles, et aux principes admis dans le droit des gens, qui ne permettent pas de considérer la capture adjugée régulièrement comme un vol. Il

(1) Ordonnance de 1681, tit. IX, art. 9.

(2) L'Ordonnance ne porte que la restitution au propriétaire. Le Consulat a parlé le premier de la gratification; l'usage l'a conservée.

(3) EMERIGON, ch. XII, sect. XXVI.

(4) *C. Civ.* 1993. EMERIGON, ch. XII, sect. XXVI.

(5) Du 22 septembre 1638.

est plus opposé que favorable à l'intérêt du commerce, parce que les effets peuvent être revendiqués sur des acheteurs de bonne foi, et le tout est d'autant plus extraordinaire, que la prohibition faite pour les *marchandises et choses* n'a pas été jugée applicable aux *navires* (1); et cependant on serait tenté d'accorder bien plus de faveur qu'à tout autre, au propriétaire dépouillé de son vaisseau qui le revoit dans son propre port, et qui prouverait l'identité bien mieux qu'on ne le peut faire sur une marchandise quelconque.

Ce qu'on reprend sur un pirate est rendu au propriétaire : ce pourrait être purement et simplement, sauf la gratification due à celui qui ramène à leur maître des effets égarés. Le pirate est un voleur de mer; il n'acquiert aucun droit réel de proprieté sur ce dont il s'empare. Nos lois (2) ont donné le délai d'an et jour pour la réclamation; mais au lieu de la gratification simple, elles accordent au capteur le tiers pour droit de *recousse*. Cette modification aux principes me paraît fort à sa place; on ne reprend pas sur un pirate sans danger, et il est juste et d'intérêt public d'encourager ceux qui s'attaquent à ces brigands.

Les règles sur la reprise doivent s'entendre applicables aux alliés comme aux Français, toutes les fois que nos lois peuvent décider les cas où ils sont intéressés (3).

Nous avons fait entrevoir qu'en certaines occasions les navires neutres peuvent être arrêtés par les cor-

(1) VALIN, sur l'article 5 du titre 1er, livre 1er de l'Ordonnance. EMERIGON, ch. XII, sect. XXVII.

(2) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. IX, art. 10.

(3) Ce principe était la base d'une convention avec l'ancienne république hollandaise, du 1er mai 1781.

Digitized by Google

saires, et nous allons en reparler. Mais leur prise est toujours contestable; elle ne peut être adjugée que pour des contraventions aux droits des gens : aucune présomption ne peut suppléer la sentence du tribunal compétent. Jusque-là le corsaire n'a pu être investi de la propriété, et par conséquent la reprise, même après les vingt-quatre heures, ne peut transférer aucun droit au nouveau capteur.

CHAPITRE XVIII.

Suite du précédent; — Des Neutres.

ARGUMENT. — 1. Considérations sur les droits des Nations belligérantes envers les Neutres; — 2. Propriété du Neutre sous le pavillon ennemi; — 3. Propriété ennemie sous le pavillon neutre; droit ancien; — 4. Ordonnance de 1681; — 5. Traité d'Utrecht; — 6. Règne de Louis XV; — 7. Guerre de l'indépendance d'Amérique; — 8. Neutralité armée; — 9. Guerre de la Révolution; — 10. Traité de 1794, entre les Anglais et les Américains; mesures de la France; — 11. Course sur les Neutres; — 12. Guerre aux effets d'origine ennemie, sans distinction de propriétaire; — 13. Tentative pour une nouvelle neutralité armée; — 14. Nouveaux principes admis par la Russie; — 15. Blocus de Cabinet; — 16. Système continental; — 17. Récapitulation; — 18. Quelques dispositions accessoires du Règlement de 1778; — 19. Observation sur les Assurances, en cas d'arrestation du navire neutre; — 20. Représailles.

I. Quel droit les puissances qui se font la guerre, ont-elles de troubler le commerce des états neutres? on n'en trouve aucun de solidement fondé en raison. Tout ce que les parties belligérantes peuvent prétendre, c'est que ceux qui n'ont aucune part à la querelle demeurent impartiaux, et ne donnent pas à

l'une, au préjudice de l'autre, des secours effectifs qui aident aux hostilités. Ces principes ne sont pas niés; leurs conséquences générales sont aussi assez universellement reconnues. Le neutre ne peut fournir des hommes, des armes, ni des munitions de guerre à l'une des parties; ses navires doivent s'abstenir d'entrer dans les ports contre lesquels une force ennemie agit actuellement.

C'est dans l'application de ces règles que l'on trouve d'énormes écarts; et comme les puissances en guerre parcourent la mer en force, que les navires du commerce neutre sont désarmés, que leurs gouvernemens sont ordinairement les plus faibles ou craignent de se compromettre, et dans leur état de paix ne sont pas en mesure ou en volonté de repousser ou de venger par la force chaque injustice violente, on voit d'un coup d'œil par qui et en quel sens s'interprètent les cas douteux, ou s'établissent les usages qui deviennent le droit des gens.

L'ennemi pourrait être caché sous un faux pavillon neutre; le neutre lui-même pourrait être chargé d'armes et de munitions, en contravention aux règles de sa propre neutralité : de là un droit prétendu par les puissances belligérantes d'arrêter et de visiter les navires neutres ou se disant tels, et les effets de ce droit se sont singulièrement étendus. On s'est même avisé de prétendre que le neutre ne pouvant donner asile aux déserteurs, on avait droit de faire la visite pour les découvrir et pour les reprendre; et en ce cas, le plus fort ne s'embarrassant pas avec beaucoup de scrupule des questions sur l'identité, la *presse* des Anglais a été exercée à bord des navires américains.

Enfin, on a trouvé une merveilleuse invention, tirée de l'impartialité que doivent conserver les neutres. On leur a déclaré de toutes parts que toute injustice que leur ferait une des parties belligérantes, serait un droit acquis par l'autre de leur en faire autant. Quand on fait des traités de nation à nation, on se promet, par bienveillance, d'accorder tout avantage que l'on viendrait à concéder à quelque autre : c'est ici le contraire; se réserver de faire au neutre tout le mal qu'il aura reçu d'autrui est le traité du fort contre le faible, et celui-là est plus exactement accompli que tous les autres.

II. Il faut entrer dans quelques détails sur ce sujet, et d'abord je parlerai des propriétés *neutres* qui sont rencontrées sous le pavillon ennemi; elles sont aujourd'hui réputées de bonne prise, la cargaison suivant le sort du vaisseau dont le pavillon décide. Mais les publicistes reconnaissent en général que c'est une première atteinte au droit naturel; il paraît même que c'est une extension singulière d'une disposition toute différente. On a cru pouvoir défendre chez soi et à ses alliés d'avoir des relations avec les ennemis, d'embarquer des effets sur leurs vaisseaux; on en a prononcé la confiscation. Mais on n'avait ni droit, ni intérêt, ni pensée alors, d'en interdire autant aux neutres; ils n'avaient pas été nommés en conséquence dans la prohibition faite aux *sujets et alliés*; (1) mais oubliant, ou voulant oublier le motif de la défense, on a trouvé tout simple, et en croyant raisonner peut-être *à fortiori*, de confisquer sur le neutre, puisque l'on confisquait sur l'allié. Cette jurisprudence a prévalu; elle est devenue un article exprès

(1) Ordonnance de 1681, liv. III, tit. IX, art. 7.

dans les traités (1), et enfin elle est partout reçue sans discussion.

Dans plusieurs de ces traités, on réservait un délai de quelque mois, pendant lequel la marchandise du neutre, mise de bonne foi et dans l'ignorance de la guerre, sur un vaisseau devenu ennemi, devait être restituée (2); on a vu quelques exemples de ce ménagement accordé à des neutres (3), même sans convention formelle.

III. Reconnaître que la propriété neutre trouvée sur le vaisseau ennemi était de bonne prise, c'était adhérer à une maxime souvent invoquée, *le pavillon couvre la marchandise* : car c'est en professant que toute marchandise, même ennemie, est garantie par le pavillon du neutre qui la transporte, qu'il serait naturel de soutenir que le pavillon ennemi compromet la cargaison neutre. Nous allons voir si l'on a été si conséquent que d'admettre les deux résultats du principe; mais il faut remonter à des temps antérieurs.

Le Consulat de la Mer (4) décidait que celui qui monte un navire armé a droit de se faire délivrer la marchandise de l'ennemi qu'il trouve sur un vaisseau ami, en payant le fret et en laissant libre tout le reste. Les

---

(1) Dans la plupart de ceux qui ont été faits pendant la guerre de la révolution d'Amérique, et à la paix qui l'a terminée; et depuis dans le traité avec les États-Unis, du 8 vendémiaire an IX, art. 15.

(2) Entre autres dans le traité de l'an IX avec les Américains, cité ci-dessus.

(3) Décision du Conseil des Prises, en faveur des Prussiens et autres, du 6 germinal an XIII. MERLIN, *Répertoire*. v° Prise maritime, § III, art. 1er et 2. La même règle existait autrefois; traité de la France avec la ville de Hambourg, du 12 mars 1769.

(4) Ch. CCLXXIII de l'édition italienne.

Ordonnances françaises du seizième siècle (1) avaient adopté la même maxime, et semblent même avoir enveloppé le navire dans la confiscation. Le Guidon de la Mer approuve cette sévérité, d'abord parce qu'il est *plus décent* et plus conforme à la *sainte intention des rois et républiques* que chacun charge sur les navires de sa nation, ensuite parce que le droit romain a prononcé que ceux *qui communiquent avec notre ennemi sont censés des ennemis*. Malgré ces autorités, on voit, pendant la régence de Louis XIV (2), retourner à la règle du Consulat, et ordonner que dans les prises, la marchandise des ennemis sera confisquée et celle des amis, alliés ou sujets rendue; cette disposition semble même générale, et ne paraît pas faire exception quand le vaisseau est ennemi. Plusieurs traités entre les diverses puissances consacraient cette législation, toujours soutenue ou réclamée par les publicistes (3).

IV. Néanmoins l'Ordonnance de 1681 déploya la plus grande rigueur. « Tous navires, porta-t-elle, qui » se trouveront chargés d'effets appartenans à nos » ennemis, seront de bonne prise (4). » Cette loi sévère fut exécutée; on en voit des traces en 1696, et, quelques années après, pendant la guerre de la succession, un nouveau règlement (5) confirma la confiscation du navire et de tout le chargement.

(1) Ordonnances de 1583, art. 42, et 1584, art. 69, citées par Le Guidon de la mer, 3e partie, pag. 370.

(2) Déclaration du 1er février 1650, art. 6. *Voyez* Le Guidon, pag. 358 et 370.

(3) *Voyez* Merlin, v° Prise maritime, § 3, art. 3, n° 2. Il cite Voet, qui rappelle les traités et s'en appuie.

(4) Liv. III, tit. IX, art. 7.

(5) Du 23 juillet 1704.

V. Mais le traité d'Utrecht stipula solennellement (1) que le pavillon réglait le sort de la cargaison; tout fut confisqué sur le vaisseau ennemi, et libre, sans distinction de propriété, sur le vaisseau neutre.

VI. Cependant, sous Louis XV, dans la guerre de 1744, on trouve un règlement nouveau portant la confiscation des marchandises ennemies, et néanmoins les *navires relâchés* (2); dès la guerre suivante, les intérêts des états maritimes du Nord et la prépondérance que la Russie prenait en Europe commencèrent à faire prévaloir des principes plus libéraux. La Russie et la Suède s'unirent (3) pour fermer la Baltique aux vaisseaux de guerre et aux corsaires des nations belligérantes, et convinrent d'employer leurs forces maritimes au maintien de la neutralité.

Peu après la paix de 1763, la Russie conclut avec l'Angleterre un traité (4) par lequel la liberté du commerce est reconnue. En temps de guerre, il sera seulement défendu aux neutres de transporter chez l'ennemi des munitions de guerre, ou d'aller dans les lieux actuellement bloqués ou assiégés. « Et quant à » la visite des vaisseaux marchands, les vaisseaux de » guerre et les armateurs se comporteront aussi fa- » vorablement que la raison de la guerre pour lors » existante pourra le permettre, en observant le » plus qu'il sera possible, les principes et les règles » du droit des gens généralement reconnus. »

(1) Art. 17 et 27. Les mêmes principes avaient été reconnus dans un traité, du 24 février 1677, entre la France et l'Angleterre.

(2) Règlement du 21 octobre 1744.

(3) 9 mars 1759.

(4) 20 juin 1766.

Je ne sais si c'était la peine de faire un traité pour y écrire des garanties aussi vagues; ou plutôt j'ignore si la véritable traduction de cette phrase embarrassée n'est pas une sorte de soumission et de reconnaissance des droits abandonnés au plus fort.

Un peu après, toujours en pleine paix, on voit la France accorder à la ville de Hambourg une convention (1) annoncée comme une faveur. Le pavillon ennemi devait faire confisquer la propriété amie, et la marchandise ennemie pouvait être prise sous le pavillon hambourgeois; mais le navire devait être relâché avec la portion de sa cargaison qui appartiendrait à des amis.

VII. Enfin la guerre de l'indépendance américaine éclata; et d'abord la France conclut avec ses nouveaux alliés des États-Unis une convention (2), où il fut déclaré formellement « que le bâtiment libre assurera » la liberté des marchandises quand même le char- » gement *ou partie d'icelui* appartiendrait aux en- » nemis. » Voilà donc enfin reconnu ce principe, *le pavillon couvre la marchandise*, et la rédaction l'applique même à une cargaison composée *toute entière* de propriété ennemie. Les restrictions ordinaires de prohibition de toute contrebande de guerre, et de défense de se diriger sur les points attaqués furent admises dans la forme accoutumée; on eut la précaution d'ajouter que la neutralité du bâtiment serait prouvée par un passeport, délivré à chaque voyage, d'une teneur expressément convenue; que pour s'assurer de l'existence et de la régularité de cette pièce, à la semonce le bâtiment marchand serait

(1) 12 mars 1769.

(2) 6 février 1778, art. 24, 25, 26.

Digitized by Google

obligé d'amener ses voiles, et le bâtiment armé de se tenir à distance hors de la portée du canon; un de ses officiers, conduit par le canot monté d'un petit nombre d'hommes, se rendra à bord du marchand, examinera le passe-port, et le trouvant en règle, il se retirera laissant le marchand continuer sa route.

Il est remarquable que six mois après, un règlement sur la navigation (1), où étaient rappelées les diverses contraventions dans lesquelles les neutres peuvent tomber, ordonnait de déclarer de bonne prise les navires neutres avec les cargaisons quand elles appartiendraient aux trois quarts à l'ennemi, et se réservait d'annuler toute tolérance de la liberté de transporter des marchandises ennemies, si les autres puissances belligérantes n'en accordaient pas autant dans le délai de six mois; on déclara même peu après (2), que les Hollandais seraient privés du bénéfice de ce règlement, parce que la cour de Londres n'avait pas voulu leur accorder une liberté semblable. Mais la Hollande ne tarda pas à s'allier à la France. L'exception fut levée (3), et successivement il intervint (4) entre les Hollandais et les Américains un traité où la navigation des neutres fut réglée exactement sur les mêmes bases qu'entre l'Amérique et la France.

VIII. Cependant les couronnes du Nord, alliées pour faire respecter leur neutralité armée, insistaient pour établir un droit des gens uniforme. Ce droit consistait dans les maximes suivantes : « Les

(1) Du 26 juillet 1778.

(2) Arrêt du Conseil, 14 janvier 1779.

(3) *Idem*, 22 avril 1780.

(4) *Idem*, 8 octobre 1782.

» vaisseaux neutres peuvent naviguer le long des » côtes des nations en guerre et d'un de leur port à » l'autre, excepté quand il y a siége ou blocus. Les » effets des puissances en guerre sont libres sur les » vaisseaux neutres à l'exception des marchandises » de contrebande; on n'entend par ce mot que les » armes et munitions de guerre (1). On ne regarde » comme un port bloqué que celui dans lequel au- » cun bâtiment ne pourrait entrer sans un danger » évident à cause des vaisseaux de guerre stationnés » pour en former de près le blocus effectif. Ces prin- » cipes doivent servir de règle dans les procédures, » et prompte justice doit être rendue, d'après les » documens de mer conformes aux traités et usages » reçus.» Ces maximes, successivement adoptées par presque tous les neutres, furent proclamées à plusieurs reprises dans des traités, dans des ordonnances des diverses puissances, dans les déclarations qu'elles réitérèrent séparément ou ensemble aux puissances belligérantes (2).

La cour de France répondit par le plus entier assentiment, et se vanta d'avoir proclamé les mêmes principes. Cependant, on pouvait lui répondre que s'ils se trouvaient dans son traité avec l'Amérique, elle avait apporté par son règlement de 1778 des restrictions

(1) L'habitude fait donner le nom de *munitions* aux bois, aux chanvres et autres objets propres aux constructions navales. Les nations du Nord, dont ces produits font le commerce et la richesse, ont un intérêt très-grand à ce qu'on ne les assimile pas aux armes pour les ranger dans la classe des objets de la contrebande de guerre.

(2) Martens, *Recueil des Traités*, tome II, pag. 74, 1re édition; tome IV, pag. 345 et suivantes. Ces démarches se rapportent à l'année 1780.

Digitized by Google

arbitraires à la liberté des autres neutres, puisque cet acte ne leur permettait pas de transporter une cargaison de propriété entièrement ennemie, et soumettait ses dispositions formelles à la condition de l'adhésion des autres puissances en guerre.

La cour de Londres répondit d'abord à la Russie, en termes vagues (1), et finit par assurer que des ordres avaient été donnés à l'amirauté afin que *les traités* fussent respectés; mais sur une nouvelle note de la cour de Suède, elle déclara sèchement que, suivant des traités de 1661 et 1666, il était convenu que la marchandise ennemie trouvée sur le navire ami serait de bonne prise; que tels étant les engagemens, on ne saurait les rompre sans porter atteinte à l'amitié dont ils étaient la garantie, et que le roi exécuterait et maintiendrait inviolablement ses traités (2).

Ces querelles se soutinrent avec plus ou moins d'insistance jusqu'à la paix; mais c'est ici qu'il faut curieusement noter quel fut le sort des principes débattus au sujet des neutres. Dans le traité de commerce qu'à la suite de cette paix conclurent ensemble la France et l'Angleterre (3), on reçut, on consacra solennellement les maximes que la neutralité avait tant réclamées, *le pavillon couvre la marchandise;* la liberté des neutres n'a que les deux exceptions ordinaires, la contrebande et la violation d'un blocus; la visite qui peut être requise en mer, réglée dans les formes les plus propres à l'empêcher de tourner en abus ou en violence, n'a pour unique objet que de prendre connaissance de deux pièces sous la garantie des-

(1) Réponse à la note de la Russie, présentée le 1er mars 1780.

(2) Réponse à la note de la Suède, présentée le 4 août 1780.

(3) Le 26 septembre 1782.

quelles le neutre est parfaitement libre; le passe-port pour justifier que le vaisseau n'est pas ennemi, un certificat qui atteste que, de leur nature, les marchandises dont la cargaison se compose ne sont pas de contrebande de guerre. On ne peut mieux rendre hommage au système de la neutralité. On ne peut y adhérer plus pleinement. Tous les traités faits à peu près dans cette période et jusqu'à la guerre suivante ont généralement des articles dans le même sens (1), et ces clauses sont insérées, comme essentielles et fondamentales, dans ceux des puissances européennes avec les régences barbaresques (2).

Je dois dire seulement qu'un moment, vers ce temps, la Russie se trouva à son tour puissance belligérante, et qu'elle eut à appliquer aux neutres les règles qu'elle avait réclamées. Elle n'y porta pas précisément atteinte; mais dans un règlement (3), il fut exposé que les simulations des ennemis obligent à arrêter et à visiter les navires neutres pour les reconnaître; et que des mensonges et de doubles *expéditions* servant souvent à déguiser la contrebande qui se trouve dans les vaisseaux, il est nécessaire de pousser un peu plus loin l'examen; il est permis en conséquence d'envoyer à la visite un seul pilote intelligent. Il demandera, *d'une manière honnête*, la représentation des passe-ports, connaissemens et charte-parties, sans oser se permettre la *moindre impolitesse*, faire des menaces ou des violences, ni rien

(1) Traité entre la France et la Russie, 11 janvier 1787; entre le Danemarck et la république de Gênes, 30 juillet 1789.

(2) Entre l'Angleterre et Maroc, 5 janvier 1761; et un grand nombre d'autres à toutes les époques, et avec toutes les régences.

(3) Du 31 décembre 1787.

prendre, ni toucher à la moindre chose sous aucun prétexte. On tâchera de savoir des gens de l'équipage si le navire ne porte point de munition prohibée; et si par ces rapports, ou par lui-même, l'armateur a des renseignemens suffisans qu'il y a en effet de pareille contrebande sur le navire, alors il lui est permis d'*ouvrir les écoutilles et de faire la visite tant dans le corridor que dans le fond;* mais il y procédera avec *autant d'honnêteté* que de précaution pour ne pas endommager le reste des marchandises. On voit que malgré ces recommandations de ménagemens, le langage du neutre de la dernière guerre, devenu partie principale, a nécessairement changé; ou bien telle est l'explication de ce traité de 1766 où la Russie et l'Angleterre se promettaient que les visites se passeraient *aussi favorablement que la raison de la guerre pourrait le permettre*, et en se conformant aux principes du droit des gens autant *qu'il serait possible*.

IX. Nous arrivons à l'époque de la guerre de la révolution. L'assemblée législative offrit d'abolir la course; les villes anséatiques répondirent seules à son invitation qui leur convenait parfaitement (1).

La France, grâce à l'administration révolutionnaire et au *maximum*, eut bientôt besoin de recevoir des grains de l'étranger. Les ennemis s'appliquèrent à détourner les navires neutres qui portaient des subsistances dans nos ports. Cette occasion fut saisie pour établir une sorte de représaille. Un décret de la Convention (2), précédé de l'énoncé des procédés des Anglais, *déclare de bonne prise la marchandise ennemie trouvée sur les navires neutres;* et surtout

(1) Loi du 29 mars 1793.

(2) Loi du 9 mai 1793.

ordonna de faire entrer dans les ports de France tous les comestibles, même appartenans aux neutres, qui seraient rencontrés en mer; les navires seraient immédiatement relâchés, on payerait au capitaine, sur le pied des connaissemens, le fret des marchandises confisquées, avec des indemnités pour le retard éprouvé; et quant aux comestibles, le prix en serait payé suivant leur valeur au lieu de leur destination.

Cette loi, comme l'on voit, établissait un droit de *préemption* sur les grains; et c'était son objet principal. Il s'agissait, dans une époque de disette, de s'approvisionner de tout ce qu'on rencontrait, sans distinction de propriétaires, et sauf à payer. Mais dans la même loi on revenait à la maxime abandonnée si solennellement, de confisquer la propriété ennemie en général sous le pavillon ami. Il semble que ce principe de rapine fût resté considéré comme le vrai droit de la guerre, suspendu seulement par des traités qui s'évanouissent avec la paix. Les Américains réclamèrent pour le maintien de leurs conventions, pour que leur pavillon continuât à recevoir la marchandise, et leur droit spécial fut tantôt maintenu, tantôt considéré comme aboli (1).

X. En 1794, les Américains subirent en quelque sorte la loi des Anglais, en consentant par un traité (2) à ce que la marchandise ennemie fût de bonne prise sous leur pavillon. Le gouvernement français, fondé

(1) Lois des 23, 29 mai, 1er juillet 1793. Celle du 27 juillet, sans parler des Américains, semble les embrasser et les ranger sous le régime de celle du 9 mai, et l'arrêté du 12 ventose an v, cité ci-après, le décide formellement.

(2) Du 19 novembre 1794.

sur la convention de 1778, où la France et les États-Unis s'accordaient de droit et immédiatement toute condition favorable que par la suite ils pourraient faire à d'autres nations, le gouvernement, dis-je, ordonna (1) que toute marchandise ennemie ou *dont la propriété neutre ne serait pas suffisamment constatée*, trouvée sur un navire américain, serait prise et confisquée, le navire et le surplus de la cargaison laissés libres. Les bois de construction, les goudrons, les chanvres, le cuivre en feuilles, et tout ce qui sert à la construction des vaisseaux, furent ajoutés à la liste des articles de contrebande de guerre; par application d'un autre article du traité imposé par les Anglais, il fut aussi prescrit de confisquer tout navire américain qui aurait des passe-ports dans une autre forme que celle qui était fixée par le traité de 1778.

Enfin, cet arrêté renouvelant ou appliquant spontanément à tous les neutres, sur la manière de prouver la propriété, toutes les exigences du temps (2) où la neutralité du bâtiment ne suffisait pas, on déclara de bonne prise le bâtiment à bord duquel il sera trouvé soit des papiers de mer en blanc, soit des papiers en forme de lettres de particuliers en blanc, soit de doubles passe-ports ou lettres de mer qui indiquent différentes destinations du bâtiment, soit de doubles factures, connaissemens ou papiers quelconques qui assignent à tout ou *à partie* d'une même marchandise des propriétaires différens ou différentes destinations.

Ces ordres sévères avaient été précédés d'une dé-

(1) Arrêté du Directoire, du 12 ventose an v.

(2) Réglemens du 21 octobre 1774 et du 26 juillet 1778.

claration (1) faite à toutes les puissances, pour annoncer que la France traiterait les neutres comme ils se laisseraient traiter par ses ennemis.

XI. C'est de cette époque que la course changea totalement de caractère, du moins dans la Méditerranée; elle n'eut plus l'ennemi, mais seulement les neutres pour objet. On courait sur eux sans péril, puisqu'ils n'avaient ni moyens ni autorisation de faire résistance (2). Un bateau, et une lettre de marque mendiée chez un consul à qui le gouvernement en confiait en blanc, suffisaient à huit ou dix hommes pour prendre le long des côtes neutres ou alliées les bâtimens qui les fréquentaient.

On armait ou l'on relâchait dans les pays amis; on y épiait la sortie des vaisseaux de commerce, et l'on prenait, comme tout autre neutre, ceux du pays où l'on s'était abrité. Si le gouvernement local s'opposait à une violence et faisait abandonner une prise illégalement faite, le citoyen qui croyait tenir sa propriété de la protection de ses magistrats sur leur territoire, apprenait un jour, à sa grande surprise, que le consul du capteur étant intervenu à la libération, il existait en France un appel, et un arrêt en vertu duquel on venait lui demander de rendre la marchandise qu'il avait librement reçue et jusqu'au navire neutre qui était reparti après l'avoir débarquée. En France même, tandis que les prises étant encore sous la juridiction

(1) Des 14 et 28 messidor an IV.

(2) Dans les audiences tenues pour la liquidation des armemens, il était impossible aux juges et aux intéressés de conserver leur sérieux, quand, aux termes de la loi, on demandait quelles parts devaient être réservées pour les blessés et pour les veuves des combattans.

des tribunaux, les décisions étaient susceptibles de plusieurs degrés et de recours en cassation, on ne songea que fort tard (1) à exiger une caution de la part des neutres qu'on rendait à la liberté; et néanmoins, sans caution, on essayait d'exécuter par l'autorité militaire, dans les pays où elle avait pénétré, les arrêts vrais ou même supposés (2) dont on s'était procuré l'apparence contre des étrangers qui ne se savaient pas même en procès (3). C'est alors qu'on regarda comme une pièce nulle et indigne de faire

(1) Loi du 4 prairial an VI.

(2) Le Directoire entreprit de faire exécuter à Gênes un jugement de confiscation, dont son arrêté portait la date en blanc, et qui se trouva n'avoir jamais été rendu; il y avait eu un jugement interlocutoire par défaut, ordonnant que les parties se présenteraient dans un certain délai, *faute de quoi définitivement pourvu.* Cet interlocutoire n'avait pas même été notifié, et néanmoins on faisait passer la réserve de pourvoir définitivement, comme une prononciation définitive.

(3) C'est par suite de poursuites semblables qu'il a été décidé par la Cour de Cassation que des jugemens rendus contre des étrangers ne sont pas *ordinairement* exécutables sans la révision de leur gouvernement; que si les intimés viennent à être réunis à la France, c'est avec tous leurs droits antérieurs, et par conséquent avec celui de faire remettre en question les arrêts même portés contre eux quand ils étaient étrangers; *mais qu'en matière de prise* la juridiction appartenant aux tribunaux du capteur, c'est en tous lieux, sans révision, que les jugemens sont définitifs, bien qu'il n'ait pas été donné de caution de *judicatum solvi*, etc., etc. Cour de Cassation, 29 mars 1809. *Voyez* MERLIN, *Répertoire.* v° Réunion, § 1er.

Il est heureux qu'à la paix quelques propriétaires de nos vaisseaux ne se soient pas trouvés condamnés à leur insçu par l'amirauté d'Angleterre. A ce compte, il faudrait se soumettre, sans difficulté, à ces étranges jugemens. Il faut le redire : toute la législation, toute la jurisprudence sur la course n'a jamais été réglée que sur les circonstances.

foi un connaissement trouvé à bord signé du chargeur, si le capitaine qui le présentait ne l'avait pas aussi revêtu de sa signature, rigueur qui peut être justifiée dans le droit civil (1), mais qui était directement contraire aux usages reçus et avoués par la justice elle-même (2).

XII. On avait fait des lois spéciales contre les marchandises fabriquées en Angleterre, quel qu'en fut le propriétaire. Elles portaient la confiscation de tout navire qui entrait dans un port français ayant la moindre partie de productions anglaises (3). Une loi nouvelle applique cette rigueur en pleine mer, et même la généralise en déclarant que l'état d'un navire, *en ce qui concerne sa qualité de neutre ou d'en-*

---

(1) *Voyez* ci-devant liv. VII, ch. 1[er], § XXIX.

(2) « Les connaissemens doivent être faits triples; deux, suivant » l'esprit de la loi, doivent être signés par le maître du navire, ou » par l'écrivain, pour servir contre le maître, l'un de titre au char» geur, et l'autre à celui pour compte de qui les marchandises sont » expédiées; le troisième enfin *doit être signé du chargeur*, pour » servir de titre et de certificat au maître. » Arrêt de la Cour de Cassation, du 29 brumaire an VII. S. 7. 2. 1122.

« On objecte que, d'après les lois, les connaissemens doivent être » signés par le capitaine ou par l'écrivain; mais les connaissemens » étant faits à doubles originaux, il arrive presque toujours, dans » l'usage, que le capitaine se borne à signer l'exemplaire remis au » chargeur, qui, de son côté, signe celui qui reste entre les mains » du capitaine. On ne peut donc faire une objection raisonnable de » ce que le capitaine n'a point apposé sa signature à l'exemplaire » trouvé dans son navire. C'est une chose qu'il peut faire quand » bon lui semble, puisqu'il a le titre dans ses mains; mais rien n'est » plus indifférent, parce que son engagement est dans la signature » par lui apposée sur l'exemplaire du chargeur. » Conclusions de M. PORTALIS, et décision conforme du Conseil des Prises, 3 messidor an VIII. S. 2. 2. 498.

(3) Du 10 brumaire an V.

nemi est déterminé par sa cargaison, et qu'en conséquence tout bâtiment chargé en tout *ou en partie* de marchandise anglaise est de bonne prise, *quel que soit le propriétaire des marchandises*. L'un des premiers actes du gouvernement consulaire (1) fut la suppression de cette déclaration si violente et si injuste. Le règlement de 1778 fut rétabli; c'est-à-dire qu'en mer, la qualité d'ennemi ou de neutre, relativement au navire, dépendit de son pavillon; celle des marchandises, de leur propriétaire et non du lieu de leur origine.

XIII. Pendant qu'un gouvernement nouveau faisait espérer à la France d'atteindre aux beaux jours de la paix, les états du Nord soutenaient, contre les prétentions de l'Angleterre, une discussion aussi orageuse qu'importante sur les droits de la neutralité.

Les *vivres*, en général, n'avaient point été compris parmi les munitions de guerre déclarées articles de contrebande; mais les procédés dont on avait trouvé bon d'user envers la France en 1793, dans l'espérance de l'affamer, avaient accoutumé les Anglais à gêner les neutres dans leur commerce des grains. Pour soustraire leurs navires à certaines molestations, les Suédois et les Danois les firent voyager sous l'escorte de leurs frégates, même hors de la Baltique. Les croisières anglaises les rencontrant, le commandant du convoi manifestait sa destination et se chargeait de déclarer qu'aucun des navires n'était porteur de contrebande. Les Anglais prétendirent que cette affirmation n'était pas suffisante, et se mirent en devoir de visiter les bâtimens convoyés. Les officiers chargés de l'escorte, avaient pour instruction de ne

(1) Loi du 23 frimaire an VII, et Arrêté du 3 nivose an VIII.

pas souffrir un procédé que leur présence rendait déshonorant. Il y eut des voies de fait d'abord envers les Suédois; les Danois s'associèrent dans la même cause; ils éprouvèrent également des violences. En ce temps la Russie penchait pour l'alliance des Français; elle prêta son appui et provoqua une nouvelle neutralité armée, en proclamant tous les principes de liberté maritime tant réclamés en 1780 (1). L'Angleterre fit d'abord une guerre de manifestes; elle protesta qu'elle avait toujours regardé la ligue de 1780 comme *hostile* (2). Elle parla des *anciens et justes privilèges* du pavillon britannique (3). On en vint aux *embargo*, aux prohibitions de tout commerce, aux séquestres; et enfin des mesures plus sanglantes furent prises : le Sund forcé, l'attaque de Copenhague (4), sont des événemens connus de l'Europe entière.

XIV. Les suites de cette violence et un nouveau règne qui s'ouvrit à Pétersbourg à la même époque, amenèrent d'autres combinaisons et d'autres sentimens; toute la querelle finit par une convention (5) entre l'Angleterre et la Russie. On y stipula que les navires neutres pouvaient naviguer librement aux ports et sur les côtes des nations en guerre; que les *propriétés ennemies cesseraient d'être libres* sous le pavillon neutre, mais qu'on ne regarderait pas comme telles les marchandises du cru de l'ennemi que le neutre aurait achetées; les articles de contrebande de guerre furent réduits

(1) Déclaration du 16 août 1800, et convention du $\frac{4}{16}$ décembre même année.

(2) Note du 27 janvier 1801.

(3) Sommation de l'île de Saint-Barthélemi, du 20 mars 1801.

(4) Du 2 avril 1801.

(5) Du $\frac{5}{17}$ juin 1801.

aux armes ; on ne reconnut pour bloqués que les ports gardés par une force suffisante ; on convint que les vaisseaux du neutre ne pourraient être arrêtés que sur de *justes causes et faits évidens*. Le droit de visite des bâtimens convoyés fut réservé aux vaisseaux de guerre et interdit aux corsaires particuliers : les passe-ports et papiers de chaque bâtiment convoyé devaient être produits au départ, au commandant du convoi ; en conséquence le capitaine du vaisseau de la puissance belligérante, se trouvant hors de la portée du canon, enverra à bord du vaisseau d'escorte pour prendre connaissance des papiers de tout le convoi ; et s'ils se trouvent en règle, il n'y aura pas d'autre visite. Mais s'il y a des motifs valables de suspicion, la visite des bâtimens convoyés, étant requise, doit être soufferte, le chef de l'escorte peut seulement déléguer des officiers pour y assister. Si un navire ainsi visité paraît dans le cas d'être détenu et emmené, le commandant devra le souffrir, sauf à laisser à bord un de ses officiers pour être témoin de la procédure ultérieure.

Et ces *principes et mesures* sont déclarés permanens, applicables à toutes les guerres, et proclamés comme la règle constante du commerce et de la navigation.

La paix d'Amiens suivit peu après, et le traité (1) garda un silence absolu sur ces questions. L'Europe allait sortir de l'état d'hostilité ; on se gardait de s'épuiser à débattre et à stipuler pour des guerres futures : on s'en remettait à l'avenir.

XV. Cette paix fut de courte durée ; elle amena un autre ordre de discussions. Des puissances rivales engagées dans cette fatale lutte et décidées à une guerre

(1) Du 27 mars 1802.

à mort, l'une triomphait sans obstacle sur la mer, et s'y conduisait en maîtresse absolue; l'autre ne tarda pas à dominer sur le continent par ses armes et par ses alliances. Chacune se permit tout pour tirer parti de ses avantages. L'Angleterre crut empêcher tout commerce entrepris sans elle : la France crut détruire son ennemi en lui fermant l'accès des ports européens pour son commerce.

Les Anglais imaginèrent alors ces déclarations de blocus de cabinet, par lesquelles il est défendu aux neutres de naviguer vers telles ou telles côtes sans qu'il y ait aucune force pour l'empêcher, blocus qui par conséquent s'exerce plus réellement à 2 ou 300 lieues du point interdit, et, en un mot, sur toutes les mers où l'on rencontre un bâtiment de commerce dont les papiers indiquent la destination défendue, que devant les ports de cette destination. On se souvient qu'avant cette époque, tous les traités avaient soigneusement défini le blocus qui interdisait aux neutres l'approche d'un lieu. Il consistait dans la présence de vaisseaux stationnés *assez près et en nombre suffisant* pour mettre en risque le navire qui se fût obstiné à entrer. Cette notion ne pouvait encore être méconnue, puisqu'on trouve dans les proclamations anglaises des distinctions faites entre le blocus *strict* (1) et ce prétendu blocus nouvellement inventé. D'abord on déclara bloquées les côtes depuis l'Elbe jusqu'au port de Brest, et tous les ports de l'Adriatique (2), puis tous les ports de France et de ses colonies (3), puis les côtes italiennes (4).

(1) Déclaration du 16 mai 1806.
(2) Déclaration des 15 mars, 8 avril, 16 mai 1806.
(3) Ordre du cabinet d'Angleterre, du 7 janvier 1807.
(4) Ordre du 26 avril 1809.

XVI. Les représailles ne tardèrent pas : elles furent violentes. Le gouvernement français déclara bloquées les Iles-Britanniques (1). Tout commerce, toute correspondance avec les Anglais furent interdits ; les individus anglais de tout état, où qu'ils fussent rencontrés, furent prisonniers. Il restait de l'ancienne guerre une prohibition de marchandises anglaises en France ; mais, malgré quelques rigueurs spéciales, on ne devait plus regarder cette répulsion que comme une partie du système des douanes accordé aux intérêts des manufacturiers nationaux ; elle devint une arme terrible de guerre et de politique ; le soin d'empêcher l'introduction de la moindre parcelle de marchandise anglaise non-seulement en France, mais dans tous les ports du continent, fut la grande affaire d'état de cette époque ; et le soin de faire entrer de gré ou de force, l'universalité des puissances dans cette ligue contre les manufactures d'Angleterre, ou dans le *système continental*, devint le fond de la politique impériale ; ce fut du moins le principal prétexte de l'influence directe qu'on prétendait exercer sur ses voisins, des occupations et des réunions de territoire.

La guerre à la *propriété* ennemie, sur laquelle on avait autrefois disputé avec les neutres, fut tournée contre la *production* ennemie sans distinction de propriétaire.

Toute marchandise anglaise fut donc saisie et confisquée en tout lieu. Bientôt celles qui étaient manufacturées furent ridiculement condamnées à la peine du feu (2). L'Angleterre à son tour renchérit sur ses

(1) Décret de Berlin, du 21 novembre 1806.

(2) Décret du 18 octobre 1810.

Digitized by Google

premières mesures, ce qu'elle appela les avoir révoquées. Les neutres purent aborder dans les ports sous la domination ou sous l'influence française, mais à condition qu'ils viendraient auparavant en Angleterre y décharger leurs cargaisons, y payer les droits ordinaires, et les recharger moyennant les droits de sortie pour continuer leur route. Toute cargaison accompagnée d'un des certificats d'origine non anglaise, tel que la France les exigeait, était de droit confisquée par les Anglais (1). Sur ces entreprises inouïes, nouveaux décrets en France. Tout bâtiment neutre qui se sera soumis à la *visite* ou à la relâche en Angleterre, qui aura payé une imposition quelconque aux Anglais, est déclaré *dénationalisé*, privé de la garantie de son pavillon, *devenu propriété anglaise*, et doit être pris et confisqué comme tel en tout lieu, ainsi que tout navire qui va en Angleterre ou dans ses colonies, ou qui en vient.

L'équipage de tout vaisseau qui entre en France doit être soumis aux plus sévères interrogatoires, pour s'assurer s'il n'a pas fait le voyage d'Angleterre, ou souffert la visite; et *un prisonnier* même, s'il se rend dénonciateur de ce délit, est recompensé du tiers de la confiscation (2). Tristes et bizarres combinaisons, par lesquelles l'on interrompt sans sortir de chez soi, le commerce du monde entier, et l'on prétend obliger tout navire à dérouter pour aller rendre hommage et payer tribut aux ports des maîtres de la mer! Ici l'on fait la guerre aux choses inanimées, on recherche, on détruit, non pas ce qui appartient à l'ennemi,

(1) Ordres du Conseil, des 11 et 25 novembre 1807.

(2) Décrets de Milan, des 21 novembre 1806 et 17 décembre 1807, et Décret du 11 janvier 1808.

mais ce qu'il a fabriqué, ce qu'il a vendu, ce dont il voit la destruction sans intérêt et quelquefois avec joie, dans l'espérance d'avoir à fournir le remplacement de ce qui a péri; prétentions funestes, qui ont attenté aux droits et aux libertés de toutes les nations, qui ont rendu les alliances onéreuses, qui ont contribué à nourrir le désir d'en secouer le joug; arme fatale dont tout le monde a abhorré l'usage, mais qui repose aujourd'hui tenue en réserve; car, à la première occasion, l'Europe doit s'y attendre, on verra citer comme un Code de droit des gens, et invoquer comme des principes, les exemples dont on a gémi! Les Américains, victimes des deux côtés des injustices d'une politique si hostile, prirent enfin la résolution trop tardive d'abandonner l'Europe et de renfermer chez eux leurs propres vaisseaux (1).

Les puissances belligérantes publièrent encore des manifestes pour la défense de leur système, et pour charger chacune son adversaire, de récriminations (2); mais fatiguées elles-mêmes de leurs propres excès, elles spéculaient sur les adoucissemens qu'elles offraient aux particuliers en contravention de leurs propres lois. On achetait des licences anglaises pour aller de France en Angleterre; on achetait en France des licences qui permettaient ce commerce si défendu. On avait mis un petit impôt direct sur cette concession; il y en avait indirectement un énorme dans les droits de douane excessifs mis sur les denrées coloniales qu'on laissait venir d'Angleterre. Telle était la position des

(1) Actes du Congrès, etc., des 1er mars et 9 août 1809, et 4 avril 1812.

(2) Rapport à l'Empereur, communiqué au Sénat le 10 mars 1812. Déclaration du gouvernement Britannique, du 21 avril.

choses, quand la face de l'Europe fut changée à la suite d'une nouvelle guerre entreprise, précisément sous le prétexte d'obliger un allié à tenir ses ports fermés au commerce anglais.

Dans les traités de paix de 1814 et de 1815, on ne trouve aucune stipulation sur les droits de la navigation en temps de paix. On n'a pas pris la même précaution qu'à la paix d'Utrecht. Une convention de commerce entre l'Angleterre et les États-Unis, à la même époque, garde le même silence (1).

XVII. Tous ces événemens, quel droit des gens ont-ils laissé à l'Europe?

Le principe du traité d'Utrecht, *le pavillon couvre la marchandise*, ne fait plus la loi commune. Oublié par la France en 1744, repris avec quelques modifications inconséquentes en 1778, méconnu sous la législation de la Convention et du Directoire, adopté sous le Consulat, réclamé parce que les Anglais le foulaient aux pieds, du moins les mesures violentes que le gouvernement impérial mettait à la place, n'étaient données par lui que comme des représailles, qui ne pouvaient être opposées comme un désaveu de ce principe conservateur.

Les Américains l'ont défendu tant qu'ils ont pu. Les nations du Nord l'avaient soutenu aussi glorieusement qu'elles y sont essentiellement intéressées; mais la plus prépondérante d'entre elles, a fait des concessions et a consenti à énoncer, comme une règle permanente, le droit de rechercher et de confisquer la marchandise ennemie sous le pavillon ami.

L'Angleterre a passé le traité d'Utrecht sous si-

(1) Du 3 juillet 1815.

Digitized by Google

lence, a dissous par les négociations ou par les armes les neutralités armées, et a parlé *des droits* du pavillon anglais. Ces droits ne sont que celui de la force; et celui là ne se fait reconnaître et ne dure que tant qu'on est le plus fort.

On n'a conservé le principe sans contestation qu'envers les puissances barbaresques; et Dieu veuille que l'Europe ne leur apprenne pas à y faire des exceptions. Alors les Anglais et les Français, conduits à Tunis et à Alger, iront plaider sur la régularité de leurs connaissemens devant des conseils des prises ou des amirautés maures.

La tentative d'ajouter les grains et comestibles à la liste des objets de contrebande de guerre, n'a pas eu de grandes suites, parce que ce genre d'approvisionnement n'a pas continué à être d'un intérêt principal pour des ports qui n'étaient pas réellement assiégés. Les Américains ont disputé de leur mieux contre la prétention de ranger parmi les articles de contrebande leurs produits destinés aux constructions maritimes.

Le blocus par proclamation est resté fort décrié, mais il ne faudra jamais s'étonner de voir les puissances belligérantes entreprendre d'imposer ainsi aux neutres et aux faibles. Les exemples donnés à cet égard sont ceux qu'il faut le plus s'attendre à voir renouvelés. Il n'y a qu'un pas de là pour s'arroger le droit de confisquer tout ce qui va en pays ennemi et tout ce qui en vient sans distinction de propriétaire.

La recherche sur tout détenteur et la prise non de ce qui appartient à l'ennemi, mais de ce que ses fabriques ont pu produire, sont une des plus sauvages inventions, une des plus dignes d'être renvoyées aux siècles gothiques. Si l'on osait insinuer aux gouver-

nemens que c'est un moyen de favoriser leurs propres manufactures, il faut espérer que la petitesse et la fausseté de cette politique n'échapperaient pas à leur sagesse.

XVIII. Le règlement français de 1778 établit quelques règles dont nous n'avons pas eu occasion de parler. Le passe-port du navire neutre ne doit valoir que pour un voyage. Les Américains avaient obtenu (1) que le leur pût servir pendant un an, afin de pouvoir continuer leur cabotage en Europe sans retourner dans leurs ports à chaque course.

La propriété neutre des navires de construction ennemie n'est reconnue qu'autant que parmi les pièces de bord se trouve le contrat en forme authentique qui justifie de la vente ou cession avant le commencement de la guerre. Un semblable navire, acquis après avoir été pris, doit porter à son bord les actes justificatifs de la prise, de la condamnation et de la vente.

La neutralité ne se prouve que par les pièces de bord; il n'est ajouté aucune foi à celles qui sont produites depuis. On a cependant remarqué plusieurs fois que si aucune simulation n'est permise aux neutres, parce qu'ils n'ont aucune raison de cacher leur qualité ou leur destination, les alliés ont souvent besoin d'y recourir, et qu'il est bien nécessaire de les admettre à réclamer leur propriété, à justifier ce dont ils n'ont pu mettre les preuves à bord de leur navire, parce que c'était s'exposer à l'ennemi. A plusieurs reprises on a donné des facilités aux Français eux-mêmes pour déguiser leur pavillon ou leurs marchandises, au moyen

(1) Traité du 30 septembre 1800.

de quelques précautions admises à l'avance pour faire reconnaître en temps et lieu la propriété nationale.

Parmi les circonstances que le règlement compte comme suffisantes pour la confiscation, est la présence à bord d'un ennemi en qualité de subrecargue, marchand, ou commis, ou officier de l'état-major, ou le mélange de plus du tiers de matelots ennemis dans l'équipage d'un neutre; le rôle qui constate ce nombre, en marquant le lieu de naissance de chaque individu embarqué, est devenu ainsi une pièce de bord indispensable, et dont l'absence autorise la confiscation. Les traités avec les Américains n'avaient pas fait mention de ce rôle, et cette omission a souvent amené des difficultés.

XIX. Tout ce que nous venons de dire des procédés envers les neutres oblige de retourner un moment sur les assurances. On sait que la *prise* donne un droit immédiat à faire abandon à l'assureur; mais il est évident qu'on n'a pu entendre par là que la prise incontestable sous pavillon ennemi. On vient de voir que toute saisie en mer d'un navire neutre n'est qu'une mesure provisoire et soumise aux événemens d'un procès. S'il n'y a ni violation du blocus, ni contrebande, ni soustraction de papiers, les principes les plus sévères ne portent de confiscation que pour la portion de cargaison qui sera reconnue ennemie; le reste sera libre de continuer sa route; le navire non-seulement sera libre, mais indemnisé, et le fret des marchandises retenues sera payé. Pour le vaisseau, comme pour la portion de la cargaison rendue à la liberté, il n'y a véritablement *qu'arrêt de prince;* ce qui pourra être confisqué partageait aussi la chance de la libération: son sort a été en suspens jusqu'à la sen-

tence. Il est donc très-juste que le délaissement ne soit pas admissible immédiatement comme pour *une prise*, mais seulement, s'il y a lieu, à l'époque où la prolongation de tout arrêt de prince permet d'y procéder; et, bien que cette distinction soit naturelle et doive se sous-entendre, le Code, d'après les circonstances dans lesquelles il était écrit, aurait dû la déclarer expressément.

XX. On appelle *représailles* des hostilités qu'on permet en pleine paix à l'individu qui a reçu un tort d'un étranger, du gouvernement duquel on n'a pu obtenir de procurer la juste réparation du dommage; ou les hostilités qu'un gouvernement prend le parti d'exercer lui-même pour se refaire d'une injustice dont il n'a pu avoir raison par les voies amicales. On voit que c'est une satisfaction qu'on se donne à soi-même par l'emploi de la force et sur un déni de justice. Un tel procédé appelle de si près des contre-représailles, celui qui a soutenu ne point devoir est si conséquent à lui-même en considérant comme une agression les actes que l'on se permet sur son refus, agression dont il peut à son tour se faire justice, qu'aujourd'hui il n'y a plus guère de représailles accordées. Celles que l'état prendrait pour son compte seraient la guerre, et l'obstination de ne pas faire justice à un particulier, ou la protection que son gouvernement lui accorde, ne vont plus jusqu'aux violences qui pourraient amener une rupture déclarée.

Au reste, pour prévenir les inconvéniens, le Code pénal (1) condamne au bannissement quiconque aura par des actes non approuvés par le gouvernement,

(1) Article 85.

exposé des Français à éprouver des représailles. Quand elles étaient en usage, elles consistaient à prendre sur tout sujet de la puissance qui refusait de réparer un dommage fait soit par elle, soit par un des siens, les propriétés qu'on rencontrait, à concurrence de l'indemnité réclamée.

Les représailles n'étaient pas bornées à la course sur mer, ni au préjudice éprouvé par une prise maritime; mais l'ordonnance de la Marine (1) n'en parlait que dans ce sens. Celui dont les effets avaient été injustement capturés devait en faire sa déclaration au tribunal de l'Amirauté, produire ses connaissemens, factures et autres pièces, et faire procéder à l'expertise de ses dommages. Sur cette liquidation, et les remontrances diplomatiques épuisées, on délivrait au plaignant une lettre de représailles, c'est-à-dire, une lettre de marque spéciale et limitée pour la somme qui lui était due.

Il était tenu de fournir une caution du bon usage qu'il en ferait, et cette caution était fixée à la moitié de la valeur des effets déprédés. Après ces précautions, le créancier armait et courait sus. Ses prises étaient jugées comme celles de la course en temps de guerre, et leur produit lui était adjugé à concurrence de sa dette. Si les lettres de représailles avaient été obtenues sur un faux exposé, celui qui en avait fait usage était condamné aux dommages-intérêts et à la restitution du quadruple des sommes qu'il avait reçues.

Je ne saurais indiquer à quelle époque remontent les dernières représailles permises dans cette forme à des particuliers. En 1801, il en fut demandé au

(1) Liv. III, tit. X.

gouvernement, et il menaçait un petit état voisin de les accorder; mais les choses n'allèrent pas jusque là: cependant, quoique restées depuis long-temps sans usage, les règles ci-dessus ne sont pas abrogées.

LIVRE DOUZIÈME.

SECTION II.

ENTREPRISES ET RÉGIME DU COMMERCE MARITIME.

CHAPITRE PREMIER.

A quel point une Nation peut-elle privilégier son Pavillon?

ARGUMENT. — 1. Intérêt du Commerce maritime, et en particulier de la Navigation nationale; — 2. L'Acheteur fait la loi au Vendeur; — 3. Commerce des Denrées possédées exclusivement par quelques Nations; — 4. Commerce où un Peuple est acheteur; — 5. L'avantage qu'on pourrait s'y arroger est modifié, parce que l'Acheteur est aussi vendeur et réciproquement; — 6. Convient-il d'exporter des Marchandises invendues pour en rechercher la vente? — 7. Ceux qui achètent de nous peuvent-ils recevoir nos marchandises par nos vaisseaux? — 8. Limite de la protection qu'on peut donner au Pavillon; — 9. Aucune mesure ne peut suppléer l'économie des frais de la Navigation; — 10. Situation comparée de la Navigation française à cet égard.

I. Nos entreprises maritimes comprennent les expéditions pour nos colonies, pour les contrées éloignées (voyages de long cours), pour les ports étrangers de l'Europe (grand cabotage), le petit cabotage sur les côtes voisines, ou d'un de nos ports à l'autre; enfin nos expéditions pour les diverses pêches; nous avons mis à part la course en temps de guerre.

Le commerce de la mer embrasse une double spé-

Digitized by Google

culation, celle des marchandises qui peuvent être transportées d'un lieu à un autre, et celle de l'opération même du transport. La dernière appartient aux propriétaires armateurs de navires, et elle occupe et salarie toutes les classes de gens de mer connues sous le nom de *marine marchande*. Elle est fort importante par elle même, puisqu'elle fait vivre une population immense, et la tient en activité pour servir au besoin à la défense de l'Etat; mais quelque intéressante qu'elle soit, par la force des choses elle est subordonnée au commerce proprement dit. De ces deux branches comparées ensemble, on pourrait dire que l'une comprend la fin et l'autre les moyens; car tous les efforts et tous les encouragemens ne suffisent pas pour entretenir la navigation, s'il n'y a pas de profit à faire naviguer les marchandises.

Les deux intérêts mêlés dont nous nous occupons ne sont pas toujours d'accord ni entre eux ni avec les prétentions des autres espèces d'industrie.

Nous l'avons dit, il faut que l'homme de mer trouve des salaires pour vivre. Quand le navire, entretenu s'il travaille, et rapportant le profit du capital qu'il représente, reste oisif dans le port, l'intérêt se perd et le principal dépérit. Les armateurs et les marins veulent donc une navigation active, et repoussent comme des entraves les restrictions réclamées par les producteurs de l'intérieur contre les importations d'outre mer. Ils réclament même contre les importations de denrées maritimes qui viendraient par la frontière de terre.

Le commerçant des ports partage le même désir pour la libre importation par mer, mais il le pousse plus loin. Spéculant sur la marchandise et ayant à

soutenir au dehors la concurrence des autres peuples, il voudrait pouvoir se servir à son gré de tous les pavillons, et n'être astreint à donner la préférence qu'à celui qui fait les transports à meilleur marché. En ce point il est déjà en opposition avec tous les navigateurs de son pays.

C'est ici le complément des difficultés que nous avons exposées en traitant du système des Douanes. A tant de mesures si pénibles à coordonner au milieu des prétentions divergentes, on a dû en joindre quelques-unes dans l'intérêt des gens de mer. Ainsi nous avons vu le producteur français protégé contre l'importation des articles étrangers, au préjudice des navigateurs, des armemens maritimes, des branches d'industrie même qui emploient ses articles comme matières premières. Mais sur ce qui peut encore nous venir de la mer malgré ces restrictions, des droits supplémentaires, quelquefois d'autres prohibitions, protégent les arrivages par navires du pays contre la concurrence des navires étrangers, mesure qui est réciproquement contre les intérêts du commerçant proprement dit, et du fabricant pour qui ce renchérissement de ses matières est un nouveau sacrifice.

Et toutes ces concessions, en dernière analise, tombent à la charge du consommateur, que rien ne dédommage, et à qui personne ne songe. Il est sans défense, et ceux qui disputent pour s'assujettir les uns les autres au monopole, l'exercent tous contre lui.

Mais indépendamment de ces oppositions de vues entre les diverses classes d'hommes industrieux, et en nous renfermant ici dans ce qui regarde la protection systématique du pavillon national, la nature des choses y met des limites, et il est important de les

reconnaître pour éviter de grandes méprises. Il faut rechercher quel est le commerce maritime qui est à nous, celui dont, au hasard de ne pas le faire avec toute l'économie possible et de payer nos consommations un peu plus cher, nous pouvons du moins disposer en maîtres; et quel est le commerce qui appartient aux étrangers : j'entends, qui leur appartient tellement, que nous pouvons bien délibérer de le repousser ou de permettre qu'ils viennent le faire chez nous; mais qu'il ne nous est pas donné de nous en emparer à leur place.

II. C'est pour aller acheter, et non pour aller vendre, que l'on a d'abord entrepris le commerce maritime. On a pensé à se procurer les choses dont on manquait en portant avec soi l'argent pour les payer, comme les fils de Jacob venant chercher du blé en Égypte; ou bien des nations que la guerre avait enrichies avant de les polir, qui avaient fait connaissance avec les superfluités avant d'être devenues industrieuses, faisaient courir les terres et les mers, pour qu'on leur rapportât les objets d'un luxe dont elles ne pouvaient plus se passer. Sans doute de bonne heure, on a tenté des échanges; en achetant, on aura essayé, pour se libérer, de s'aider des denrées qu'on possédait sur son territoire. Mais il faut déjà avoir fait de grands progrès, pour considérer ce que l'on produit au delà de la consommation actuelle, autrement que comme un approvisionnement à mettre en réserve, et pour y voir une sorte de monnaie disponible au dehors.

Pendant long-temps on ne livrait le surplus de ses récoltes que comme on livre son argent, c'est-à-dire comme on se défait d'un bien qu'on regrette et

qui pourra manquer, pour en payer un qu'on désire et qu'on est pressé d'acquérir.

Il a fallu que les pas successifs de la civilisation, des cultures, des manufactures, aient été immenses, avant que la production propre à chaque pays y surabondât tellement au delà des besoins, que la spéculation la plus importante du commerce devînt celle de procurer un débouché à cet excédant : mais ce temps est arrivé. Depuis lors, l'agriculture et surtout les fabriques étant montées à produire, dans un temps donné, des quantités constantes, sinon croissantes, l'affaire principale est de trouver l'emploi de ce qui est produit. Car, si tout n'était pas promptement utilisé, si ce qui se consomme ne faisait pas place à ce qui est incessamment créé, non-seulement les objets produits dépériraient, mais, la création s'arrêtant, les instrumens de l'industrie se détruiraient faute d'usage et d'entretien; et parmi ces instrumens on doit compter d'abord les hommes employés et le producteur lui-même. Ainsi, il faut, sans s'arrêter, toujours fabriquer, par conséquent toujours vendre.

Par l'effet de cette nouvelle situation le commerce a changé d'aspect. La spéculation principale était d'acheter; aujourd'hui, presque partout, elle est de vendre. Ainsi que jadis on allait au loin chercher des denrées ou des ouvrages étrangers qu'on payait comme l'on pouvait, maintenant on court les mers pour débiter ce qu'on a produit chez soi; content, pourvu qu'on s'en défasse, de recevoir pour le prix tout ce que l'étranger voudra ou pourra donner en payement. Tel est l'état de l'Europe, surtout de quelques puissances principales; ceux qui les observent savent qu'elles sont souvent fort pauvres de beaucoup possé-

der, et toujours riches de beaucoup vendre. Autrefois l'argent allait chercher la marchandise; aujourd'hui, suivant la phrase vulgaire, *la marchandise va chercher l'argent*. Les circonstances ne sont plus semblables; les Hollandais brûlaient leurs épiceries pour qu'elles fussent rares; les Anglais ont multiplié les machines pour accroître la masse des produits indéfiniment : en un mot, ce dont on était le plus jaloux autrefois c'était le monopole des choses précieuses à vendre; aujourd'hui c'est le monopole des chalands et des consommateurs.

III. Il est vrai qu'un commerce pourrait être propre à une nation, tellement qu'il dépendrait d'elle d'en ordonner à son gré; ce serait d'abord, si l'on veut, celui de quelque produit qui lui appartiendrait exclusivement et dont les autres auraient un besoin indispensable. Mais il y a peu d'articles de cette nature, et les possesseurs seraient fort en peine de faire la loi à ceux qui en demandent. Voyez combien peu les propriétaires des mines d'or ont pu en conserver les produits. Quant à ce qui peut se faire de main d'homme, désormais on le fait ou on l'imite en tout lieu; et l'art a souvent appris à suppléer la nature. Plus nous allons, moins une nation peut se flatter que les autres dépendent d'elle, et moins on peut arranger son système sur le pied du monopole des productions.

Quelques denrées que la nature n'a données qu'aux climats de l'Inde ou aux régions équinoxiales sont les seuls biens qu'on ne peut tirer du sol de l'Europe, ni y remplacer absolument; mais la concurrence entre ceux qui les possèdent, l'extension que la demande a désormais donnée à la production et son extrême abondance, ont singulièrement rapproché ces denrées

de la main du consommateur. Aucune nation n'est en état d'imposer des restrictions considérables à ceux qui achèteront d'elle le poivre ou le sucre, et de s'en réserver le commerce en qualité de producteur; au reste nous n'avons pas en France de prétention de cette nature.

Relativement aux autres produits qui ne sont pas exclusivement propres à un pays, il se peut encore que leur rareté, leur qualité supérieure, et l'emploi qu'on en peut faire soi-même, tiennent ceux qui les possèdent un peu plus indépendans des acheteurs. Mais communément ceux qui ont à vendre sont obligés de se prêter à ce que l'acheteur a motif d'exiger.

IV. Généralement parlant, le commerce dont nous pourrions être les régulateurs et les arbitres ne serait que celui où nous serions purement acheteurs. Toutes les fois que nous avons à vendre, nous sommes contraints de nous plier aux convenances de ceux qui achètent de nous.

Considérons-nous donc sous deux rapports: comme acheteurs, relativement à nos consommations; comme vendeurs relativement aux produits dont nous avons à nous défaire. Ce n'est jamais sans avoir présente cette distinction que nous pouvons décider jusqu'à quel point il est juste et possible d'exiger que les importations et les exportations se fassent sur nos vaisseaux, ou subissent des droits élevés et une sorte d'amende si les navires étrangers y sont employés.

Nous avons déjà vu comment le système de douane, réglé sur l'intérêt de l'industrie intérieure, a souvent froissé le commerce maritime. Mais ici nous n'avons plus à parler que du commerce maritime; c'est seulement entre ses branches et relativement à l'emploi

plus ou moins exclusif du pavillon national qu'il faut décider.

Comme acheteurs nous avons de grands avantages, et d'abord celui que jamais on ne nous laissera manquer des choses dont nous aurions besoin. Un marché de vingt-huit millions de consommateurs attirera toujours la marchandise et les marchands.

En vertu de cette position favorable, si nous ne voulions qu'acheter, nous serions les maîtres de faire tel règlement que bon nous semblerait. Nous pourrions exiger qu'il n'entrât rien que sur nos propres vaisseaux, ou faire payer spécialement l'entrée à ceux que nous admettrions. Il est vrai qu'en dernière analise, ce sont nos consommateurs sur qui retomberait la surcharge, ou qui payeraient le monopole donné aux navigateurs de notre nation.

V. Mais nous sommes aussi marchands et vendeurs. Nous trouvons très-bon d'obtenir au dehors tous les ans le débouché de 500,000,000 fr. de nos produits (1) manufacturés ou agricoles, et nous avons raison; quand nous n'y *gagnerions* rien, ni dans le sens ordinairement donné à ce mot, ni dans le langage de la balance de commerce où l'on ne croit gagner que l'excédant des exportations sur les importations; quand le capital employé serait seulement remplacé, sa circulation aurait fait vivre une partie de la population industrieuse, et c'est là le premier et le plus solide des gains. Mais pour vendre ainsi, nous sommes obligés de modifier nos prétentions comme acheteurs,

(1) Il paraît que les Anglais se font une idée beaucoup plus faible de nos exportations. Dans des notes venues de Londres, je les ai vues portées seulement à 7,000,000 sterlings (175,000,000 de francs): on peut tripler cette évaluation sans craindre d'erreur considérable.

car, sous les deux rapports, nous traitons avec les mêmes peuples; ainsi, sur nos approvisionnemens, dont nous aurions été libres de réserver l'importation à nos vaisseaux, il faut défalquer la portion que nous sommes obligés d'accepter de la main des étrangers comme prix, en payement de ce qu'ils veulent bien acheter de nous.

VI. Nous allons considérer le débit de nos produits, toujours relativement au pavillon qui les exporte, sous d'autres points de vue; nous tourne-t-il plus à compte de les porter à la vente, ou de les vendre chez nous? L'étranger peut-il réellement nous laisser le soin de leur transport?

L'avantage de vendre chez soi semble suffisamment établi par le consentement unanime avec lequel tous les peuples facilitent les achats que les étrangers viennent faire. Nous avons vu que chez nous les exportations sont ordinairement franches de tout droit; et l'on s'est bien gardé de faire aucune différence de conditions au désavantage du pavillon étranger à la sortie de nos ports; à cet égard il est constamment traité comme le Français. Ce n'est que la prévoyance de n'avoir pas un concours suffisant d'acheteurs qui détermine à charger ses marchandises au hasard, et à courir la mer pour les offrir aux lieux où elles peuvent être agréés. C'est sans doute un commerce très-naturel; c'est bien *le nôtre*, en ce sens qu'étant spontané, rien ne nous empêche de nous y livrer sur nos vaisseaux à nos risques et fortunes. Quelquefois, et dans quelques circonstances que le plus habile saisit, ce commerce est lucratif; mais trop souvent il est ruineux. Nous avons même un désavantage particulier; ceux qui apportent chez nous du sucre ou telle autre denrée, si l'abondance amène

la mévente, ne perdent que l'attente, et ne risquent pas le capital en attendant le moment où la demande se réveille; mais nous portons au dehors des tissus, des articles de luxe; il est difficile, de si loin, de deviner juste le goût et la mode qui conviennent aux consommateurs, surtout de ne pas se méprendre sur les quantités propres à chaque objet de consommation; ce qui est de trop est rebuté, et ce qui ne se vend pas en arrivant perd aussitôt toute sa valeur. C'est ainsi que les articles d'Europe sont souvent à Rio Janeiro à plus bas prix qu'à Paris et à Manchester; et c'est alors qu'on ne manque jamais d'accuser la dégénération des fabriques, car ce qui a été imprudemment porté est de droit décrié comme défectueux. Les produits agricoles que nous avons à exporter, les vins et les eaux-de-vie, ne sont pas exempts de ces inconvéniens quand en arrivant ils ne trouvent pas une demande immédiate; leur garde en magasin dans des mains étrangères est coûteuse et casuelle. D'ailleurs nous voyons dans nos ports comment sont traitées les consignations des autres en temps de mévente; nous ne pouvons promettre ailleurs un meilleur traitement aux nôtres. Enfin nos articles, ainsi dépaysés et restés à notre compte, trouvent sur les marchés extérieurs la concurrence de ceux que les gens du pays sont venus chercher chez nous, qu'ils ont mieux assortis à leur gré, et pour la préférence desquels ils ont un grand nombre de moyens sur leurs foyers. Il est donc très-certain que ce que nous exporterons nous-mêmes sur nos vaisseaux pour en rechercher la vente, ne saurait être que le faible supplément de ce qu'on viendra prendre chez nous, et qu'à cet égard l'intérêt d'un débit certain et plus avanta-

geux l'emporte de beaucoup sur celui de nous en réserver le fret.

VII. Mais de la part de ceux à qui nous vendons y a-t-il convenance, jusqu'à un certain point, y a-t-il possibilité de nous admettre au transport des articles qu'il achètent de nous? Acheteurs, ils peuvent faire la loi; et par leur position, en général, ils y sont obligés. Des peuples habitant le rivage de la mer, qui ont les bois, le fer, et peu d'autres richesses, sont nécessairement constructeurs de vaisseaux et navigateurs; l'emploi de leurs navires est leur industrie et leur fortune, souvent ils n'en ont pas d'autres; souvent le désir de les mettre en œuvre est le principal aiguillon qui les pousse à traiter au dehors. Le fret des objets qu'ils importent chez eux est la compensation de la dépense onéreuse qu'ils croient faire en se livrant à la consommation de nos vins et de nos articles de luxe. Le fret de ce qu'ils nous apportent entre nécessairement en ligne de compte dans leurs spéculations d'achats. Il est, comme leurs cargaisons mêmes, une monnaie avec laquelle ils payent ce qu'ils prennent de nous, et ils n'en ont point d'autre. Il faut donc envers ces nations se résoudre à recevoir leurs vaisseaux, les traiter favorablement, ou renoncer à vendre de ce côté. Les peuples plus riches ne sont pas moins soigneux de l'avantage de leur navigation que nous pouvons l'être de la nôtre, et nous n'avons aucun titre pour leur persuader de se servir de nos vaisseaux. Chacun sans doute, quand il achète, peut se prévaloir de ses avantages; mais ils sont modifiés par une considération bien simple, c'est qu'un commerce maritime ne peut se soutenir sans combiner ensemble l'aller et le retour, et que deux na-

vires ne sauraient être employés à un seul échange des produits des deux pays. Si nos articles ne convenaient aux Américains que portés par leurs vaisseaux, il est impossible qu'indépendamment même de l'intérêt du débouché, il ne nous tournât pas à compte de recevoir par la même occasion, les cotons dont nous aurions besoin, et qu'il fût avantageux pour nous d'expédier nos navires à vide pour aller enlever des cargaisons en Amérique.

VIII. Ces échanges et la nécessité de ces combinaisons n'obligent pas à abandonner toute mesure favorable au pavillon ; mais il en résulte d'étroites limites hors desquelles il ne dépend pas des gouvernemens de venir au secours de leur marine marchande si elle ne s'aide elle-même. Car, en résumé, il est parfaitement vrai que la même importance s'attache à la conservation des capitaux engagés dans les constructions navales qu'à ceux qui sont employés dans les manufactures; il est dû pour le moins autant de protection aux gens de mer qu'aux ouvriers des fabriques ; mais, par la force des choses, l'intérêt de la vente des marchandises ne peut être subordonné à celui de leur transport. Nous ne pouvons fermer nos magasins à ceux qui ne veulent y aborder que sur leurs vaisseaux; et dans nos propres approvisionnemens à l'extérieur, nous ne pouvons repousser toute occasion de les recevoir des mains de l'étranger au fret d'un demi-voyage, quand, pour nous réserver le privilége de les charger sur nos bâtimens, il nous en coûterait le fret du voyage entier, aller et retour.

IX. Dans les chapitres suivans nous allons examiner les différens systèmes qu'on a suivis à cet égard.

Nous terminerons celui-ci par une observation générale; c'est que malgré tous les efforts que l'on peut faire, dans la concurrence des navires, dans ce concours où l'on est si rarement acheteur sans être vendeur, où, en un mot, on est si peu l'arbitre des formes et des conditions de son commerce, il est impossible de procurer une préférence factice au pavillon qui ne navigue pas à aussi bon compte que les autres. L'économie est la protection véritable qu'il faut s'assurer. Elle est indépendante des mesures forcées de la législation, et les surtaxes imaginées pour contrebalancer cet avantage ne sont le plus souvent que des moyens inefficaces qui renchérissent pour nous les transports sans nous en donner le privilége.

Les peuples qui ont le plus d'occasions et de matière pour le commerce maritime ont, comme commerçans, de grands avantages relativement à cette économie; ils combinent mieux l'aller, le retour, le voyage indirect; ayant partout des stations qui leur appartiennent, ils épargnent les faux frais, et réduisent le temps et la dépense à *la plus simple expression*, si l'on peut parler ainsi. Mais ces mêmes nations payent des salaires fort élevés; leurs approvisionnemens *confortables* et faits sans trop d'épargne, rendent leurs armemens coûteux. Ailleurs, d'autres plus économes, à qui les privations ne coûtent rien, et qui pour la plupart louent leurs navires plus volontiers qu'ils ne les chargent pour leur propre compte, ont, comme *voituriers*, de grands droits à la préférence pour la médiocrité des conditions auxquelles ils se soumettent.

X. Si nous comparons notre position à cet égard avec celle des autres peuples, nous remarquerons que

les Anglais sont ceux qui payent de plus forts salaires et s'approvisionnent à plus haut prix, mais nos équipages sont plus nombreux. Nos voisins, obligés d'importer plus de denrées que la France, ayant plus de commerce extérieur par le résultat des événemens des vingt-cinq dernières années, ont aussi des emplois plus assurés; ils peuvent tenir leurs armemens en activité et les disposer mieux que nous, réduits à un si petit nombre de colonies et abondamment approvisionnés, comme nous le sommes, par notre propre territoire. Les peuples du Nord, faute de capitaux et de marchandises, font du fret de leurs vaisseaux un commerce principal où ils se contentent du plus bas prix. Les marins de la Méditerranée, depuis les Catalans jusqu'aux Grecs, et aux Ragusais empruntant le pavillon autrichien ou le russe, sobres et parcimonieux, naviguent à meilleur compte que nous. On trouve dans un rapport imprimé du Conseil général de commerce, consulté par l'autorité sur cette matière, la confirmation des observations ci-dessus, et les réflexions suivantes sur les causes qui nuisent chez nous à l'économie; j'en transcrirai quelques passages.

« Parmi les causes du désavantage de notre marine » marchande, nous devons peut-être signaler les abus » qui ont succédé à la prospérité de notre commerce » dans les colonies. Ces abus, sont pour les voyages » de long cours, des équipages trop nombreux, des » avantages aux officiers, et un luxe d'avitaillement » pour leur table, que ne comportent plus nos cir- » constances actuelles. »

Mais d'autres causes sont signalées dans ce rapport. « Les règlemens soumettent les marins qui aspirent » au commandement d'un bâtiment de commerce à

» des mois de campagne pour l'État, puis à des exa-
» mens qui exigent des études; ils achètent ainsi, en
» quelque sorte, le droit de commander un bâtiment
» marchand; il est naturel qu'ils deviennent plus exi-
» geans sur les avantages qui leur sont accordés. Cette
» circonstance restreint aussi le choix des armateurs,
» et les prive souvent de mettre leurs intérêts en
» telles mains où leur confiance se reposerait avec
» le plus de sécurité.

» Les règlemens astreignent les armateurs au long
» cours à fournir des rechanges en agrès et apparaux,
» à la visite de ces rechanges et de leurs bâtimens; ils
» les obligent à recevoir à leur bord un nombre de
» jeunes gens, connus sous le nom de *pilotins*, pro-
» portionné à la force de l'équipage. Dans quelques
» ports il y a, il est vrai, tolérance sur ces exigeances,
» mais dans d'autres elles augmentent considérable-
» ment les frais de l'armement.

» Si l'on considère que, d'une part, les étrangers
» n'ont d'autre règle pour le choix de leur capitaine,
» que la confiance qu'il inspire et l'économie des sa-
» laires qu'il leur présente; qu'ils ne sont pas forcés
» de recevoir à bord de leurs bâtimens des bouches
» inutiles; que d'autre part, habiles à simplifier leurs
» agrès et apparaux, ils ne sont tenus qu'aux rechanges
» que l'iutérêt de leur conservation leur prescrit, on
» comprendra quelles charges pèsent ici sur la navi-
» gation française dont les étrangers sont exempts.

» L'usage d'imposer à bord de chaque bâtiment
» marchand un certain nombre de pilotins, presque
» toujours inutiles au besoin de la navigation, tient
» sans doute à nos mœurs. Cette distinction avait
» pour but de ne pas confondre avec les matelots

» ces jeunes gens que l'on considérait comme la pé-
» pinière des officiers de la marine marchande; mais
» leur instruction comme marins en était-elle
» meilleure? La classe des sous-officiers de la ma-
» rine, la *mestrance* sortait et se prend toujours
» dans les rangs des matelots; les maîtres d'équi-
» page pareillement, ces hommes si utiles, même
» sur un vaisseau de haut bord, qu'un capitaine n'a
» réellement de sécurité que lorsqu'il est bien par-
» tagé en ce genre, n'avaient pas et n'ont pas encore
» d'autre origine. Ne serait-il pas convenable, ne se-
» rait il pas utile à l'émulation de nos marins, que nos
» capitaines marchands pussent aussi sortir de la classe
» des maîtres d'équipage? *L'instruction mutuelle* ne
» pourrait-elle pas protéger et faciliter cette innova-
» tion, en changeant et adoucissant le caractère et les
» habitudes trop âpres du matelot? L'abus des pilo-
» tins et d'autres abus encore ne pourraient-ils dis-
» paraître devant ces améliorations? »

Ces considérations si sensées n'étaient présentées que comme des aperçus; on demandait à recueillir des faits; toutes les Chambres de commerce étaient invitées à vérifier dans quels cas et par quelles causes nous naviguons avec moins d'économie que les autres peuples. Je ne connais pas une seule réponse qui ait été faite à ces questions : sans doute en les posant on les avait résolues si exactement, que personne n'a rien trouvé à dire de plus. S'il en est ainsi, il serait digne d'une administration éclairée et protectrice de revoir ses règlemens; s'il ne faut pas juger nuisible tout ce que l'intérêt privé réprouve, on ne doit pas non plus s'obstiner à maintenir de confiance tout règlement parce qu'il existe, nous vînt-il du

grand Colbert; car, Colbert ou tout homme d'état qui apprécia son temps quand il établit des institutions, tiendrait compte lui-même des changemens survenus, des exemples donnés ailleurs et de la position relative au milieu des autres peuples. D'un autre côté, il ne serait pas moins nécessaire que nos armateurs et nos gens de mer soumissent de même leurs usages à l'examen; il est vraisemblable qu'ils trouveraient plus d'une pratique à améliorer, au profit de l'économie, et probablement, sans préjudice de la sûreté, de la salubrité, du bien être qui leur est dû, sans autre sacrifice que de quelques préjugés invétérés.

CHAPITRE II.

Actes de Navigation.

ARGUMENT. — 1. Acte de Navigation des Anglais; — 2. Acte de Navigation décrété en France; — 3. Un article principal suspendu aussitôt n'a jamais été exécuté; — 4. Principe généralement reçu : chaque Pavillon étranger admis à porter les produits du cru de son pays; — 5. Commerce d'Économie : il est contrarié par la défense des importations indirectes; — 6. Effet ou inutilité de cette défense envers les différentes Nations; — 7. Commerce des Entrepôts.

I. Les Anglais possèdent une loi, dite l'*acte de navigation* (1), en vertu de laquelle les navires étrangers ne peuvent ni faire le cabotage d'un port de l'Angleterre à l'autre, ni fréquenter ses colonies, ni importer en Angleterre d'autres denrées que celles

(1) Du 9 octobre 1651, confirmé sous Charles II le 23 septembre 1660.

de leurs propres territoires respectivement. En un mot, chaque peuple chez les Anglais est admis à faire le commerce direct de ses produits, et exclus de tout autre. On attribue ordinairement à cette mesure la grande supériorité que nos voisins ont acquise dans la marine; et l'on a souvent proposé ailleurs de suivre un modèle couronné d'un si éminent succès.

Quelle que pût être la prévoyance du génie de Cromwell, auteur de l'*acte de navigation;* les meilleurs témoignages nous apprennent qu'il se proposait un but plutôt politique et présent que commercial et pour l'avenir. Il était mécontent des Hollandais; ils avaient tiré de grands avantages de leur marine marchande; ils s'étaient emparés de tout le commerce; leurs escadres dominaient sur les mers; on n'avait qu'eux en vue, il fallait tarir la source de cette puissance menaçante. L'objet principal n'était alors que d'en contrarier les prospérités.

Cet acte même indique dans quel état déplorable se trouvait le commerce anglais. On ne fut point en état pendant long-temps, de faire exécuter la disposition qui fermait les ports des colonies aux étrangers (1). Enfin, figurons nous ce qu'était l'Angleterre, obligée de recourir à une loi prohibitive pour arracher son cabotage à l'invasion des étrangers, pour que ses vaisseaux et non ceux des Hollandais portassent ses propres marchandises de Liverpool ou de Bristol à Londres.

II. Malgré la grande différence des temps et des circonstances particulières où se trouvait la France,

(1) Smith, *Richesse des Nations*, tome III, liv. IV, ch. VII, pag. 366.

l'acte de navigation de Cromwell parut à la Convention un modèle qu'elle ne pouvait se dispenser de suivre. On ne le médita pas long-temps, et sous le même nom, on publia une loi (1) où d'abord les traités existans sont déclarés maintenus envers les nations en paix avec la France. Il est réglé ensuite que les bâtimens de merne seront reconnus pour nationaux, et n'en posséderont les priviléges, qu'autant qu'ils seront construits en France ou dans nos colonies, sauf le petit nombre d'exceptions légales que nous avons indiquées (2), et quand tous les officiers et les trois quarts de l'équipage seront français.

Un autre article défendait aux navires étrangers le transport d'un port de la France à l'autre des denrées, productions ou marchandises des crus, produits ou manufactures de France, et des colonies et possessions françaises; et cette disposition conserve toute sa force. Le texte ne parlant que des produits français, n'empêchait pas le navire étranger de tirer d'un de nos entrepôts des marchandises non françaises pour les porter dans un autre; mais on interpréta la prohibition dans un sens plus complet. Une circulaire ministérielle (3) à une époque où elles servaient de règle irréfragable, exclut les étrangers de tout cabotage sans distinction. Cette mesure de la loi, et l'extension qu'elle a prise, sont raisonnables et sans inconvénient. Nous avons assez de navires, pour qu'avec la concurrence des routes intérieures, le privilége de ces transports assuré à nos marins,

---

(1) Du 21 septembre 1793.

(2) *Voyez* ci-dessus sect. 1re, ch. III, § IV.

(3) Circulaire du 2 juillet 1810.

ne puisse pas tourner en monopole. Il faut bien supposer d'ailleurs qu'il n'en résulte de préjudice pour personne; à quel point en serions-nous, si nos vaisseaux ne pouvaient voiturer nos marchandises dans nos propres ports, à aussi bon compte que les navires étrangers? Enfin, c'est ici un mouvement purement interne; il n'intéresse aucun de nos rapports avec l'étranger, soit comme acheteurs, soit comme vendeurs; nous sommes donc parfaitement arbitres de la faveur que nous voulons faire à notre marine.

Enfin un autre article de l'acte de navigation portait: « Aucunes denrées, productions ou marchandises » étrangères, ne pourront être importées en France, » dans les colonies ou possessions de France, que » *directement* par des bâtimens français ou apparte- » nans aux habitans du cru, produit ou manufac- » tures (1) ou des ports ordinaires de vente et pre- » mière exportation; les officiers et trois quarts de » l'équipage étrangers, étant du pays dont le bâtiment » porte le pavillon; le tout sous peine de confiscation » des bâtimens et cargaisons, et de 3,000 francs d'a- » mende, solidairement et par corps, contre les pro- » priétaires, consignataires, et agens des bâtimens et » cargaisons, capitaine et lieutenant. »

III. Un mois après ce décret, la Convention en rendit un autre (2) par lequel elle dispensa en temps de guerre les bâtimens français et les neutres, de cette même disposition, leur permettant d'importer indirectement de tout port soit ennemi, soit neutre, les denrées et marchandises non prohibées, produit du pays ennemi.

(1) Je ne relève pas l'extrême négligence de cette rédaction.

(2) Du 27 vendémiaire an II.

Ainsi cette partie de la loi suspendue dès sa naissance, ne reçut réellement aucune exécution; et cette suspension dura légalement jusqu'à la paix d'Amiens, pour recommencer presque aussitôt, avant que dans le court intervalle qui s'écoula jusqu'aux nouvelles hostilités, on eût eu lieu de délibérer sur l'utilité de la mesure et sur la possibilité de lui rendre son autorité. Cet état subsistait à la pacification de 1814 et de 1815. Mais avant qu'on eût réclamé la disposition d'un acte oublié depuis sa promulgation sans avoir été jamais essayé, d'autres lois prononcèrent sur les conditions auxquelles les navires étrangers seraient admis, venant de toute destination et nommément des *entrepôts*. Ainsi, des lois récentes ayant statué sur l'objet de la disposition dont il s'agit, en droit elle est incontestablement abrogée; et de fait elle ne saurait concourir avec le régime actuellement établi. Telle est l'idée que l'administration s'en est faite, et la presque totalité des commerçans des ports paraît la partager relativement soit à l'abrogation, soit au peu de convenance de remettre l'article en vigueur; cependant quelques personnes sont fortement attachées à l'opinion contraire, sous le double rapport de la légalité et de l'utilité. Nous allons revenir sur les diverses parties de cette disposition.

IV. Celle qui ne prive pas de la libre entrée de nos ports les vaisseaux étrangers quand ils portent des cargaisons de leur propre cru, est en harmonie avec les principes posés; et semble une reconnaissance des faits sur lesquels se fonde la nécessité d'admettre ce que nous apportent les étrangers quand ils viennent commercer avec nous.

V. La défense qu'on fait à chacun d'eux d'apporter les marchandises d'un autre pays que le sien propre, fut originairement imaginée en Angleterre, comme nous l'avons dit, contre le commerce intermédiaire appelé d'*économie;* c'est celui où un peuple se faisant facteur, revendeur et voiturier entre tous les autres, porte et reporte les marchandises d'autrui, et, à force d'activité et d'économie, trouve à soutenir la concurrence du commerce direct. Ce négoce convient à des nations maritimes qui ont peu de territoire, peu de produits de leur cru et un marché intérieur très-resserré. Long-temps les Hollandais l'ont fait seuls dans l'Océan, et s'y sont enrichis; ils possédaient d'ailleurs des points d'appui dans l'Inde; nous avons vu qu'ils savaient le chemin des colonies anglaises d'Amérique. Partout ils levaient un impôt sur l'ignorance et sur la nonchalance, quand on essaya de leur arracher ce monopole habilement acquis. Mais les temps sont bien changés; la nouvelle direction qui met tout le monde en mouvement pour aller chercher des acheteurs, qui, condamnant à multiplier partout les produits, en fait une cause de malaise dont il faut se défaire, qui donne à chacun l'occasion de traiter directement et de rapporter des sources ce dont il peut avoir besoin; cette direction a ruiné le commerce d'économie. On voit assez que, du moins en Europe, personne n'a besoin de mêler un tiers dans ses importations et exportations, soit pour acheter ou pour vendre, soit pour transporter. Dans cet état, le plus économe des facteurs ne peut supporter, comme marchand, la concurrence du producteur avide de vendre en tout lieu; comme voiturier, il est difficile qu'il fasse recevoir ses services quand l'ache-

teur et le vendeur prétendent chacun mettre l'usage de leur pavillon au nombre des clauses de leurs marchés.

VI. Il y a cependant des pays dont les denrées se répandent sans qu'ils aient des vaisseaux ou sans pousser leur navigation jusqu'à nous. Il n'y a pas trente ans que les navires levantins ne fréquentaient pas nos ports; et alors Marseille, qui avait en quelque sorte le privilége exclusif du commerce des échelles du Levant, possédait un régime qui lui tenait lieu d'un acte de navigation, et qui empêchait les arrivages de cette partie du monde sous d'autres pavillons que le français. Il s'est opéré de grands changemens de ce côté, et nous en parlerons plus loin (1).

Ni l'Afrique, excepté la Barbarie, ni l'Asie, ne nous envoient les vaisseaux de leurs naturels. Nous pourrions repousser les cargaisons qui arrivent de ces contrées, de la Chine, etc., autrement que sur des vaisseaux français, soit que des armateurs étrangers viennent rechercher les acheteurs de notre grand marché, soit que quelques armateurs français se croient forcés de noliser des navires étrangers, par un calcul d'économie sur le fret, économie sans laquelle, peut-être, leur spéculation n'eût point offert de chance raisonnable.

Mais le pavillon des Anglais est celui d'un si grand nombre de possessions dans l'Inde, que d'après les principes même les plus sévères de l'acte de navigation, nous ne pourrions refuser d'admettre leurs cargaisons. Il en est de même des denrées des colonies qui leur restent en Amérique. Les Hollandais, les

(1) *Voyez* ci-après ch. VIII.

Portugais pourraient de même nous arriver de leurs possessions de l'Inde. Les mêmes principes assureraient aux Américains des États-Unis, le droit de nous apporter leurs tabacs, cotons, farines, etc.: ici, l'*acte de navigation* ne nous servirait à rien; car c'est sur le transport des denrées de leur sol que cet acte leur permettrait de nous apporter, et non sur celui des marchandises étrangères, que nous sommes en rivalité et en différent (1). Nous aurons de même à traiter incessamment avec les pavillons des autres régions d'Amérique; mais dans la situation actuelle des choses, nous ne pouvons attendre un grand concours d'acheteurs de ces provinces pour nos marchandises; toutes les expéditions que nous pouvons y diriger avec de grands hasards pour la réussite, n'y répandront qu'une très-faible partie des articles que nous aurions à fournir à ces peuples. L'entremise des habitans des États-Unis, bien mieux postés que nous à cet égard, sera long-temps utile, pour nous servir d'intermédiaires dans la plus grande partie des fournitures que nous pouvons faire à ces pays. Il convient donc qu'ils puissent en importer les productions. C'est admettre sans doute un nouveau commerce d'*économie*. Mais il se fait entre l'Europe et des contrées lointaines que nous connaissons mal, et où nous ne pouvons encore nous établir avec avantage. On peut remarquer aussi, qu'obligés, suivant l'acte de navigation, tel qu'il est, d'ouvrir la porte aux productions de l'Amérique pour le pavillon américain,

(1) Quand l'acte de navigation fut décrété par la Convention, les Américains avaient des priviléges acquis par les traités que cet acte confirmait; si peu on le croyait destiné contre eux.

et de l'Inde pour le pavillon anglais, il est assez vain de prétendre vérifier la véritable origine de ce que ces peuples nous apporteront comme du cru de leurs possessions lointaines. Une clause vague et susceptible, ou d'une grande latitude dans l'interprétation, ou d'interminables querelles, ajoute à la difficulté; c'est celle qui admet les produits exotiques non-seulement sous le pavillon du pays où ils sont nés, mais encore sous celui *des ports ordinaires de vente et de première exportation*. Tout ce qui sera censé venu par terre dans les États-Unis, ou dans les comptoirs anglais de l'Asie, sera admissible. De toute manière, si cette loi avait dû être mise à exécution, on conviendra qu'il aurait fallu la refaire.

Mais il nous reste à parler d'une autre de ses conséquences; il est une partie de ses dispositions que nous n'avons pas encore relevée.

Les ports de mer des principales nations commerçantes de l'Europe ont assez généralement des entrepôts ouverts, à diverses conditions, aux marchandises étrangères; elles peuvent en être réexportées en franchise; des prix courans journaliers apprennent sans cesse aux négocians d'un pays à quel taux on trouve en ce moment, dans tel port étranger du voisinage, l'article qui manque, ou qui va manquer ailleurs. De la même manière que le banquier fait venir de Paris à Londres, ou de Londres à Paris, du papier sur Hambourg ou sur l'Espagne, s'il prévoit le plus mince bénéfice à la revente dans une opération qui se liquide immédiatement et qu'on peut répéter chaque jour, de même le commerçant en marchandises, attentif à ce qui se passe, demande à Anvers ou à Londres les sucres, les cafés ou les in-

digos, et réciproquement, d'Anvers ou d'Amsterdam, on les demande en France, si c'est dans nos entrepôts que le prix a baissé. Le même mouvement continuel et réciproque a lieu dans la Méditerranée entre Marseille et les ports d'Italie. La réussite dépendant de la promptitude et de l'économie dans une pareille spéculation, et l'objet occupant rarement la capacité d'un navire entier, c'est le bâtiment de l'un ou de l'autre pavillon le premier prêt à partir, et, s'il se peut, celui qui se contente d'un moindre fret, qui obtient la préférence. L'acte de navigation mettrait fin à ces entreprises variées; car on voit avec surprise, en le relisant, que ce n'est pas seulement par pavillon étranger qu'il défendrait d'importer aucune marchandise entreposée ailleurs : il prohibait tout commerce indirect, *même sur les vaisseaux français;* car les marchandises étrangères, y est-il dit, ne peuvent être importées que *directement*, et le sens de cette disposition était clair; il est assez expliqué par la loi suspensive de l'an II, qui permet aux *vaisseaux français*, tout comme aux neutres, d'importer par voie indirecte en temps de guerre : on voulait donc bien que la prohibition fût, pour le navire français, l'état ordinaire de la paix; encore cette faculté transitoire d'importation indirecte pendant les hostilités, telle qu'elle est écrite, ne semble-t-elle destinée qu'à suppléer momentanément à ce que la guerre ne permettrait plus de tirer *des pays ennemis.* Suivant le texte, on pourrait, en cas de rupture avec l'Angleterre, aller charger à Hambourg les produits anglais; mais on ne pourrait pas mieux qu'en temps de paix y prendre ceux de la Suède et de la Russie, restées neutres. Mais, sans nous arrêter à ces distinctions

entre les produits neutres ou ennemis, il résulterait de cette partie de notre acte de navigation que tout commerce avec les entrepôts serait supprimé (1). Une certaine qualité d'indigo indispensable au fabricant venant à manquer chez nous, on ne pourrait aller chercher en hâte à Londres, même avec un vaisseau français, la quantité dont on aurait un besoin pressant; il faudrait attendre qu'il en vînt directement d'Amérique, et en laisser le monopole à l'armateur qui en apporterait le premier. Quand une de ces crises locales, connues dans les villes de grand entrepôt, aurait, pour un moment, fait baisser les cafés dans le port franc de Gênes de 30 pour 100, il serait défendu aux Marseillais de profiter de ce bon marché fugitif, malgré la convenance évidente de ne pas le laisser à d'autres dans l'intérêt de nos propres ventes. Les prix du marché général de l'Europe cesseraient d'avoir aucune influence sur le nôtre; nos consommateurs, nos fabricans pourraient être réduits à se passer d'un article, ou à subir la plus dure loi pour en obtenir leur provision, quand Ostende, Londres, St.-Sébastien et Gênes en regorgeraient à notre porte. J'ai du discuter cette partie du texte d'une loi que j'entends réclamer purement et simplement; mais j'ai peine à croire que ceux qui l'invoquent, insistassent sur la prohibition de tout commerce avec les entrepôts étrangers par pavillon français.

Je crois que sur ce chef, comme sur les autres de l'article non exécuté, on a sagement fait de laisser dormir tant de prohibitions absolues; il eût fallu du

(1) J'aurai à revenir sur le commerce d'entrepôt considéré dans nos ports. *Voyez* ci-après ch. IV.

moins les modifier, et c'est précisément ce qu'on a cru avoir exécuté en attribuant au pavillon français d'autres faveurs dont nous allons parler.

CHAPITRE III.

Droits et Surtaxes de Navigation.

ARGUMENT. — 1. Origine des Droits de navigation; — 2. Droits de Péages particuliers; — 3. Ancien Droit de fret en France; — 4. Droit de Tonnage; — 5. Surtaxe des Droits de Douane sur la Marchandise, dite *Surtaxe de Navigation;* — 6. Surtaxe graduée suivant les lieux de provenance; — 7. Difficulté momentanée avec les États-Unis d'Amérique, au sujet de la Surtaxe.

I. On trouve dans les ports de toutes les nations, si je ne me trompe, des contributions mises sur l'entrée ou sur la station des navires. Elles sont établies sous différens prétextes et portent divers noms, tonnage, ancrage, entretien des feux ou des balises, etc. Elles finissent ordinairement par se convertir en simples impôts, en branches de revenu public, et, quand le besoin pour lesquels on les avait créées se fait sentir encore, on en établit d'autres sous un nom nouveau; ainsi, chez nous, le droit de navigation ou de tonnage a été suivi du *demi-tonnage*, dont nous avons vu la destination expresse; depuis qu'il a cessé d'y être spécialement affecté, on a imposé les droits locaux de bassins pour la construction ou l'entretien de certains ports.

L'usage des droits de navigation est ancien; on se souvient, sans remonter plus haut, que la perception du *tonnage*, dont les rois d'Angleterre jouis-

saient, et que Charles I crut pouvoir lever sans que son parlement en eût prononcé le renouvellement, amena le premier éclat des troubles de son malheureux règne.

II. Quand on a pu mettre commodément des droits non-seulement sur l'entrée de ses ports, mais sur des passages qu'on était en situation de garder, on n'y a pas manqué, et l'on ne s'est pas épuisé à la recherche des motifs à en donner. Le droit levé par les Danois au passage du Sund, est le plus connu de ceux de cette espèce : mais qui croirait que le souverain de Monaco et celui de Villefranche, près de Nice, sur une mer ouverte, exigeaient une contribution sur le cabotage des navires qui passaient dans leurs eaux et longeaient leur côte (1). Il y avait dans le port de

(1) Dans les troubles sanglans de la république de Gênes, aux XIII[e] et XIV[e] siècles, les nobles d'une faction, fréquemment chassés par des compétiteurs ou par le parti populaire, avaient fait de Monaco le lieu de leur retraite; ils y armaient des corsaires, et couraient sus à leurs compatriotes, sans probablement beaucoup respecter les autres passans. On ne peut douter que cette piraterie n'ait été l'origine et le seul titre du droit de Monaco. Celui de Villefranche a été mis probablement par imitation, et pour ne pas s'arroger moins d'avantage que ses voisins. La défense de la côte contre les Barbaresques aura servi de prétexte à cette exaction.

Dans un traité fait avec le prince de Monaco, du 14 septembre 1641, le roi de France promet de tenir la main à ce que le droit soit payé, « bien entendu que ledit droit ait été accordé par la » couronne de France pour être exigé sur les Français, et qu'elle » en ait souffert la perception dans le temps que ledit prince était » bien avec elle. » Il ne paraît pas que le prince ait justifié du fait mis ici pour condition; ou probablement quand il mit son petit état sous la protection de la France, on prit des arrangemens qui délivrèrent nos navigateurs de ce péage abusif.

Villefranche des bâtimens armés pour courir la mer et lever le droit sur ce qui passait à la vue du port. La France, à la paix d'Utrecht, avait été obligée de se soumettre à cet impôt; il est qualifié, dans le traité, *d'ancien dace, appelé droit de Villefranche.* Vers le milieu du siècle dernier, il fut d'abord abonné pour une somme fixe que la chambre de commerce de Marseille était chargée de payer; et enfin il fut entièrement racheté à prix d'argent.

III. Il paraît qu'il existait autrefois dans nos ports quelques droits locaux et spéciaux : nous en avons cité un exemple au sujet des traitemens des officiers de port, mais il existait un *droit de fret* imposé par Louis XIV sur la navigation étrangère (1), avec l'intention avouée de l'opposer à l'acte de navigation que les Anglais venaient d'établir. Ce droit fut de 50 sous par tonneau, et il fut doublé par la suite des temps (2); mais à peine on l'avait mis, qu'on accorda des modifications aux Hollandais, puis aux Danois, aux Suédois, aux villes anséatiques; ces divers peuples en furent presque toujours affranchis par des traités, excepté dans le cabotage d'un port du royaume à l'autre, duquel, sous cette condition, les navires étrangers n'étaient pas exclus. Quant aux Anglais, contre lesquels ce droit avait été annoncé comme une représaille, ils en exigèrent l'affranchissement au traité d'Utrecht.

On voit par là combien peu la politique permit l'usage de ce ressort, supposé destiné à la protection de la navigation française. Le droit de fret fut aboli

(1) Déclaration du 20 juin 1659.
(2) Déclaration du 24 novembre 1750.

en 1793 (1) ; mais, presque aussitôt (2), fut établi le droit de navigation ou de tonnage aujourd'hui subsistant.

IV. Ce droit est dû par les navires étrangers à raison de 2 fr. 50 c. par tonneau, et par les navires français avec les distinctions suivantes :

Venant d'un port français de l'Océan dans un port de la même mer, ou réciproquement d'un port français à l'autre dans de la Méditerranée.	15 c. par tonn.
D'un port français d'une des deux mers à un port français de l'autre. .	20
Des colonies ou comptoirs français.	30

Il y a franchise pour les bâtimens français *venant de l'étranger*, revenant de la pêche, ou rentrant de la course; enfin pour ceux qui ne passent pas trente tonneaux.

Le droit est dû à chaque voyage, et même, pour les navires étrangers, à chaque relâche, excepté quand la majeure partie de leur chargement est en comestibles; alors ils peuvent débarquer partiellement en plusieurs lieux sans payer plus d'un tonnage; de même quand, ayant apporté une cargaison qu'ils livrent en plusieurs lieux, ils chargent des marchandises pour leur retour, même quand ils n'en prendraient point du tout à l'endroit où ils ont débarqué. Mais partout où ils déchargent d'autres marchandises que des comestibles, ils doivent ce droit; il est dû en venant en lest comme en arrivant chargé ; il est dû même dans les relâches forcées : cependant, lorsqu'un tel navire est obligé d'entrer dans un port,

(1) Loi du 8 avril 1793.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II.

uniquement pour se procurer un mât ou une autre pièce de rechange, sans faire aucune opération ni débarquement; non-seulement, en justifiant du motif et du besoin, on permet l'embarquement de ces agrès malgré les prohibitions ordinaires de sortie; mais encore le droit de tonnage n'est pas exigé.

Les bâtimens français, dans ceux de leurs voyages où ils sont sujets aux droits, en sont exempts à leurs relâches volontaires ou forcées, tant qu'ils ne font aucune opération de chargement, déchargement ou radoub. Par imitation de ce qui a été accordé aux étrangers composant leurs cargaisons de retour en divers ports, on ne soumet non plus les Français qu'à un seul droit de tonnage, exigé au premier port de relâche, quand ils vont dans plusieurs lieux pour compléter leur chargement.

Les navires français passant d'un port à l'autre dans une même rivière ne payent pas le droit; mais ils le doivent quand ils vont par la mer d'une rivière dans l'autre (1).

On voit que notre droit de tonnage atteint les vaisseaux français, mais qu'essentiellement il est établi pour leur donner de l'avantage sur l'étranger. Quoique cette inégalité ait quelquefois excité des plaintes du dehors chez nous, elle n'a pas été regardée à beaucoup près comme suffisante pour procurer la préférence au pavillon. On n'a pas cru le Français chargeant en pays étranger assez bien traité

(1) Il n'existe aucune disposition publiée sur toutes ces applications de la loi; elles ont été réglées par des circulaires et décisions ministérielles, qui ne sont pas sorties de l'intérieur des bureaux, mais on les trouve indiquées par leurs dates dans le Code des Douanes. Liv. B, n° 102, § 1er.

lorsqu'il ne payera rien à son arrivée, et que l'étranger venant du même voyage acquittera pour trois cents tonneaux 750 fr., qu'il faut augmenter du demi-droit, du dixième en sus conservé sur toutes les perceptions, et de quelques menus frais d'expédition, dont le tarif est plus élevé pour eux.

Les représentations de nos armateurs et de nos marins ont entraîné à d'autres mesures, et il ne faut pas s'étonner de la vivacité de leurs plaintes : après une longue guerre et un système qui interrompait les relations maritimes, les vaisseaux avaient dépéri; avant de les rendre à la mer, il fallait de nouveaux capitaux pour les mettre en état; les rapports commerciaux étaient partout à renouer; et dans cette pénible situation, le spectacle des autres peuples, commerçant en tout lieu et naviguant en tout sens, montrant partout leur pavillon, excitaient une jalousie capable de conseiller de plus mauvaises résolutions. Quoi qu'il en soit, les Américains avaient imaginé, dès long-temps, de soumettre les importations, par vaisseau étranger, à une augmentation de 10 pour 100 sur les droits de douanes ordinaires que payent les marchandises importées par leurs propres vaisseaux; les Anglais ont de même sur certains articles, entre autres sur les vins, des droits plus élevés pour les pavillons étrangers que pour le leur. On imagina qu'en suivant cet exemple on satisferait les armateurs, et que cette condescendance pourrait relever leur courage et leur rendre quelque émulation.

V. En 1814, lorsque le tarif des douanes était nécessairement à réparer, une exagération impossible à soutenir, et les variations continuelles d'un régime

arbitraire l'ayant totalement désorganisé, on essaya de graduer les droits, principalement des denrées coloniales, suivant qu'elles arrivaient par navire français, ou sous pavillon étranger (1).

Je ne puis dire sur quels avis, après quels renseignemens demandés ou pris dans le commerce, on adopta cette mesure, mais elle parut assez agréée. On consulta moins encore en 1816; mais à cette époque le tarif subit une refonte totale, de laquelle le principe, à raison des besoins du trésor, fut le doublement de l'ancien droit sur la presque totalité des articles dont la taxe n'avait pas été augmentée sous le régime précédent, et, à cette occasion, on vit adopter la règle générale (2), que toute marchandise importée autrement que par navire français, à l'égard de laquelle il n'avait pas été fait encore de distinction dans le droit, relativement au lieu ou au mode de provenance, serait assujettie à un droit supplémentaire; il fut *du dixième*, sur les premiers 50 francs du principal du droit, et du vingtième du surplus de 50 francs jusqu'à 300 francs; ce qui excéderait, non susceptible de cette augmentation. L'année suivante on déclara (3) que ce régime serait général, qu'il affecterait une fois pour toutes, tous les droits d'entrée créés ou à créer, et que la surtaxe s'entendrait appliquée, sans autre disposition, à toute augmentation de la quantité du droit qui pourrait survenir. C'est depuis cette époque que le tarif des douanes présente en double colonne pour tout article, le droit d'entrée par

(1) Loi du 14 décembre 1814.

(2) Loi du 28 avril 1816, art. 7.

(3) Loi du 27 mars 1817, art. 2. Circulaire de l'Administration des Douanes, du 20 juin.

vire français, et le droit d'entrée (dans lequel on a fondu la surtaxe) par navire étranger ou par terre (1).

Une prime extraordinaire, temporairement décernée pour remettre en activité des armateurs découragés et des vaisseaux qui avaient oublié le chemin de la mer, pouvait être une mesure de circonstance convenable au temps ; il eût mieux valu accorder aux navires français un rabais sur le droit ordinaire ; mais le trésor ne pouvait faire de sacrifices, et l'on put, à la rigueur, se résoudre à élever le droit commun, de la quantité dont on voulait gratifier le navire français à titre d'encouragement extraordinaire, quoique cette forme eût des inconvéniens qui se sont fait sentir plus tard ; mais, au hazard de me trouver ici en opposition avec un très-grand nombre de négocians de nos ports, je ne puis m'empêcher de regretter que cette mesure ait été prise de confiance, ou d'enthousiasme si l'on veut, avant d'avoir été examinée et discutée sous toutes ses faces, et surtout qu'elle ait été déclarée habituelle et permanente. C'est annoncer que nous aurons éternellement besoin de ressorts extraordinaires pour soutenir notre navigation au niveau des autres peuples, malgré nos nombreux avantages ; c'est dispenser nos marins de ces économies, de ces réformes que nous avons vues si bien appelées par les organes du commerce.

(1) *Par terre*, car la loi a mis la surtaxe sur tout article arrivant *autrement que par navire français* ; on a demandé, à ce sujet, si elle doit frapper les arrivages par *bateaux français* sur les canaux et rivières de la frontière de terre. Il a paru qu'une prime accordée au profit de la navigation française supposait une distinction absolue de la frontière de terre et de la mer, et ne permettait pas d'entendre que, sous l'expression de navires français, la loi eût compris, dans cette occasion, les bateaux des eaux intérieures.

En général, en supposant que le droit d'entrée est de 15 pour 100 sur la valeur des marchandises, la surtaxe est d'un et demi pour cent de cette valeur; c'est un renchérissement assez sensible, et il faut voir comment il opère. S'il n'empêche pas totalement les arrivages par navires étrangers, ce qui est heureusement impossible, sans quoi nous n'aurions plus de commerce extérieur, la même marchandise venant en concours par les deux voies, ne peut être vendue à deux prix différens, car l'acheteur ne s'informe pas du pavillon sous lequel a voyagé ce qu'il achète. Celui qui reçoit la marchandise par les vaisseaux français tâche de la vendre aussi cher que s'il avait payé le droit le plus fort, et tout au moins le cours commun de tout l'article renchéri, par la répartition qui s'opère d'elle-même sur le tout, de ce qu'a coûté la surtaxe sur la partie venue par les navires étrangers.

VI. La fixation de cette surtaxe à 10 pour 100 du droit d'entrée, n'est la règle générale que pour les articles auxquels on n'en a pas donné une particulière, mais la plupart des denrées exotiques de grand commerce ont leur surtaxe spécialement marquée par la loi, et toujours beaucoup plus élevée que de 10 pour 100 au-dessus du droit primitif; ainsi les cotons longue soie, venant de l'Amérique directement, payent 40 francs par quintal décimal de droit d'entrée par navire français; par navire étranger, suivant les règles ci-dessus, ils devraient être taxés à 44 fr., et ils le sont à 55 fr.; il en est de même des sucres, des cafés, etc. etc.

Il y a même dans ce système une règle qui peut y être conséquente, mais qui introduit quelques inégalités de plus. On a pris l'usage de mettre dans

le droit, relativement aux vaisseaux français, des degrés divers suivant les lieux d'où ils viennent; ainsi le coton longue soie, que nous avons déjà cité, par exemple, paye:

Venant des établissemens français de l'Inde.	25 fr.
des possessions étrangères de l'Inde......	30
des autres pays étrangers hors de l'Europe. .	40
des entrepôts d'Europe.............	50

Les navires étrangers n'ont pas le droit de les charger dans nos établissemens, mais ils peuvent nous les porter des trois autres provenances; or le droit est pour eux, indifféremment et sans graduation, de 55 fr.; ainsi la surtaxe se trouve tantôt de 5 fr., tantôt de 15 fr., tantôt de 25 fr. par quintal.

On sent la cause de l'échelle établie relativement aux arrivages par vaisseaux français; en premier lieu, on modère extraordinairement le droit de ce qui naît dans nos colonies et de ce que nous fournissent nos comptoirs; on favorise ensuite nos expéditions les plus lointaines, comme celle de l'Inde, pour l'exercice et l'encouragement des marins; on surcharge, et plus que tout, ce qui vient des entrepôts d'Europe, parce que, sans les interdire, on préfère pousser nos armateurs dans les voies du commerce direct aux sources, et qu'on ne peut se défendre de quelque sentiment de jalousie envers des dépôts en rivalité avec les nôtres; mais, en adoptant un droit uniforme sur les arrivages par pavillon étranger, sans distinction de lieux de départ, on opère en sens contraire de ce qu'on venait de faire. En effet, il n'en coûte que 5 fr. de droit de plus pour faire venir par un navire anglais plutôt que par un français, le coton tiré de Londres; modé-

ration, au reste, que je suis loin de blâmer, car, sans elle, il serait quelquefois impossible de tirer des entrepôts voisins les marchandises qu'il convient d'y demander d'urgence : mais elle n'en est pas moins un écart du système qu'on adoptait, et elle sert à prouver combien le principe sur lequel il roule est susceptible d'objections et demande d'adoucissemens.

Quelques-unes de ces différences sont fort sensibles. Sans sortir de l'exemple choisi, le droit de 40 fr. le quintal répond de 10 à 12 pour 100 sur la valeur du coton d'Amérique au prix de nos marchés. La différence de 15 fr. de surtaxe pour le navire étranger porte une augmentation de 3 et demi à 5 pour 100 : elle est plus sensible en la considérant d'une autre manière. Un tonneau de mer, en coton, répond à 400 kilogrammes, dont la surtaxe est de 60 fr. ; or le fret entier, d'Amérique en France, n'est pas plus considérable.

Ainsi nous payons, en quelque manière, un double fret en recevant nos cotons par les navires étrangers. Comme il est impossible, ainsi que nous l'avons établi, que ceux qui sont portés par vaisseau français ne participent pas à ce renchérissement du prix (1), surtout s'il était vrai que la difficulté d'utiliser le voyage d'allée obligeât nos armateurs à consommer

(1) Quelquefois on se croit fondé à contester en fait les conséquences les plus nécessaires des mesures qu'on a prises. Le prix des marchandises maritimes, et des matières premières dont la demande et l'emploi sont sujets à beaucoup de vicissitudes, est susceptible de très-grandes variations dans le cours. En choisissant les époques de mévente, on pourrait arriver à prouver judicieusement qu'une marchandise n'a pas renchéri depuis que le vaisseau qui la portait avec le plus d'épargne a été soumis à un nouvel impôt pour détruire l'effet de cette économie.

cette différence sans faire part aux acheteurs d'aucune économie (1), on doit avouer que l'intérêt manufacturier, et toujours et surtout le consommateur, sont condamnés à un sacrifice assez considérable pour l'intérêt du pavillon.

VII. Je dois dire pourtant que si ce moyen est coûteux, il avait rempli sa destination. Les Américains ont continué à nous apporter leurs autres produits, ceux que nous acceptons en payement sans avoir besoin d'aller les prendre chez eux; mais les cotons commençaient à nous venir sous notre propre pavillon. La mesure, en un mot, a eu un tel indice de succès, que les Américains ont cru être menacés dans leur navigation. Relever un peu la nôtre, se rapprocher de l'égalité dans le nombre des navires employés, leur a semblé un empiétement sur leur richesse, et presque sur leurs droits. Après avoir proposé d'abolir de part et d'autre toute distinction de conditions entre les deux pavillons dans les ports respectifs, ils ont imposé sur le nôtre un droit de tonnage extraordinaire de 18 piastres fortes par tonneau (2).

Si de la discussion abstraite et générale des surtaxes pour privilégier une navigation nationale, nous descendons à l'examen de cette affaire particulière, nous trouverons que tout le droit et toute la raison sont de notre côté. Aucune nation ne peut exiger que les autres adoptent son système de législation ou de douane, fût-il le meilleur et au-dessus de toute contestation. Ce n'est pas surtout à celle qui a la

(1) En effet, le fret d'une livre de coton dès États-Unis d'Amérique est marqué dans les prix courans à deux *cents* (centièmes d'une piastre forte) par vaisseau américain et à trois *cents* par vaisseau français.

(2) Acte du Congrès, du 15 mai 1820.

Digitized by Google

première imposé les surtaxes, d'exiger que ceux qui ont suivi cet exemple, plus ou moins à propos, changent de maximes le jour même où elle s'avise d'en prendre de contraires; d'ailleurs la doctrine de la liberté générale du commerce veut être prêchée autrement que par des tonnages extraordinaires. Ceux qui la recommandent le plus n'établissent-ils pas au contraire que, bonne par elle-même, elle doit être pratiquée chez soi sans s'inquiéter si la réciprocité n'est pas immédiate? Malheureusement ce n'est pas à ce point qu'est parvenu le monde commerçant; et ceux qui, pour presser l'adoption d'un système libéral encore fort nouveau, prennent des mesures précipitées et presque hostiles, en attirent infailliblement de sévères; ils vont ainsi directement contre leur but. D'après celle des Américains, la France a porté (1) le tonnage de leurs navires, dans nos ports, à 90 fr. par tonneau, avec le dixième ordinaire en sus, ce qui cessera aussitôt que l'acte du congrès sera retiré. Les navires venant en lest ont été exemptés de cette disposition. En même temps, un rabais de 10 fr. sur les droits d'entrée en consommation a été accordé, à titre de prime, aux cotons des deux Amériques importés, par les navires français, des ports étrangers ou des colonies étrangères situés hors de l'Europe (2), et autres que les possessions des États-Unis: cette prime doit durer jusqu'au 31 mars 1821 (3).

(1) Ordonnance du Roi, du 26 juillet 1820.

(2) Une Ordonnance du Roi, du 10 janvier 1821, déclare que, dans cette occasion, les îles voisines, comme les Canaries, les Açores, Madère et Malte, ne seront pas considérées *hors de l'Europe*.

(3) Prorogée, jusqu'au 1er juillet, par Ordonnance du Roi, du 3 février 1821.

J'ignore, au moment où j'écris, si cette déplorable querelle est sur le point de prendre fin, comme l'exigent l'intérêt et la bonne intelligence des deux nations. Il est douloureux de voir éclater en pleine paix une sorte d'acte de *non-intercourse,* et s'établir de nouvelles et insurmontables entraves mises au commerce sous le prétexte de l'obliger à être libre. Je souhaite que les procédés ne nuisent pas aux maximes, que les principes libéraux soient recommandés par la bonne foi et le désintéressement, qu'ils soient professés à propos, non à contre-temps, ni dans le même esprit d'étroite jalousie qui a dicté toutes les lois restrictives. Je désire, en attendant, que ceux qui se croient obligés à donner à leur commerce, à leurs manufactures, à leur navigation, des avantages sur leurs concurrens, les mesurent si justement, qu'il n'en résulte ni le monopole au préjudice des uns, ni le sommeil de toute émulation chez les autres, ni enfin un mur de séparation entre les peuples qui ont tant d'intérêts communs et tant de besoins réciproques dans leurs rapports (1).

(1) Je recommande ici la lecture d'un morceau piquant qui se trouve dans l'Edimbourg Review, mai 1820; il est intitulé: *Observations sur les conséquences fâcheuses des restrictions imposées au commerce extérieur, par un membre du dernier parlement.* On y verra traitées un grand nombre des questions qui se sont présentées dans quelques-uns des chapitres de cet ouvrage, et que je n'ai dû qu'indiquer. Sans examiner ici le système de l'auteur, partisan déclaré de la liberté entière de tout commerce, immédiate et sans condition, je crois son écrit curieux par les détails qu'on y trouve sur la situation des ouvriers, sur le sentiment général en Angleterre du besoin d'acquérir des débouchés et des consommateurs; sur l'idée qu'on s'y fait particulièrement du marché de la France, et de l'extrême intérêt d'en obtenir l'entrée. Enfin, cet écrit vient au

CHAPITRE IV.

Des Entrepôts et Ports francs.

ARGUMENT. — 1. Insuffisance des Entrepôts, tels qu'ils existent en général dans le régime de nos Douanes, pour favoriser le concours des Acheteurs; — 2. Importance de certaines positions, pour servir de marché aux Peuples voisins; — 3. Ports francs étrangers; — 4. Ancien port franc de Marseille; — 5. Autres Ports francs français; — 6. Leur suppression; — 7. Franchise moderne de Marseille; — 8. Régime actuel de Marseille; — 9. Observations sur l'extension qu'on pourrait donner aux Entrepôts fictifs; — 10. Est-il nécessaire de tenir les denrées coloniales étrangères séparées de celles des Colonies françaises, pour empêcher la substitution des unes aux autres?

I. Nous voulons avoir des acheteurs étrangers, et nous avons des entrepôts. Ce devrait être pour les attirer, mais ces établissemens ne présentent rien qui soit dans ce but. En les instituant, on n'a prévu que la consommation successive en France des marchandises qui y seraient renfermées, et en les tenant sous un séquestre absolu jusqu'au moment de les employer, on n'a réellement pensé qu'à accorder au marchand français du terme pour le payement des droits pendant la mévente. Il est vrai qu'on a permis la réexportation gratuite (ou sous le simple droit de balance);

moment où les Américains et les Anglais ont commencé à traiter entre eux sur le pied de l'égalité, au moins relativement à l'admission du pavillon, et où leurs gouvernemens semblent désirer de reprendre et de faire prévaloir peu à peu ce système jusqu'ici abandonné aux écrivains par les hommes d'état. En attendant que nous voyions des cours diplomatiques d'économie politique, ce pamphlet d'un franc penseur est bon à lire.

mais cette faculté n'est guère propre qu'au possesseur qui, après une longue attente, désespère de vendre ses effets, et se décide à les retirer pour aller chercher fortune ailleurs. Quand on veut vendre dans un magasin, il faut qu'il soit ouvert à l'acheteur à toute heure; qu'on puisse y manipuler, y assortir la marchandise comme on l'entend. Tout cela ne se fait pas dans un dépôt dont la douane tient les clefs, où l'on n'entre, où l'on ne déballe que devant un de ses gardes duquel il faut prendre l'heure et briguer l'assistance; diviser, mélanger, y sont des opérations à peine tolérées, dont les déchets réels ou apparens soumettent à de gros droits sur des quantités évanouies; l'on ne peut sans dépense et sans difficulté, y lever des échantillons et les détruire pour les soumettre aux essais; la vente pendant le séjour dans l'entrepôt et la réunion entre les mains d'un nouveau spéculateur des marchandises de plusieurs magasins, facilités long-temps inadmissibles, ne sont permises aujourd'hui que par grâce et avec des formalités gênantes; ce n'est pas là un magasin qui convienne au concours des acheteurs de l'extérieur.

Et cependant tel est le régime donné à toutes les marchandises étrangères, puisque l'entrepôt fictif n'a été fait que pour les denrées coloniales françaises. Ajoutons que le commerce, dans ces entrepôts, est borné aux articles qui peuvent être consommés en France; ceux qui sont prohibés n'y ont pas même l'accès.

On pensa, il est vrai, à inviter par là les étrangers qui venaient chez nous, à prendre de préférence nos propres denrées, et l'on eût cru peut-être porter atteinte au débit de nos productions en favorisant

celui que nous pouvions faire des produits étrangers.

Mais cette étroite idée, qui fait imaginer qu'en refusant de prendre sa part des bénéfices du commerce universel, on fera mieux le sien, est d'autant plus pernicieuse qu'elle porte à méconnaître des biens et à négliger un genre de commerce qui, étant attaché à notre position, est *nôtre* aussi-bien que tout autre avantage de notre territoire.

II. J'ai déjà parlé de ce mouvement d'affaires réciproques entre les ports voisins où nous achetons à bas prix, si le cours d'une denrée qui nous ferait concurrence, a éprouvé une baisse accidentelle dans un autre lieu, et qui nous permet d'y rapporter quelquefois le même article quand l'augmentation locale y est survenue. Il faut voir dans le port de Marseille la prodigieuse activité que donne ce cabotage journalier si multiplié; il faut calculer ce qu'il répand de salaires, fait construire de bâtimens, vivre d'équipages et d'agens, pour décider si ce n'est pas là une richesse et un fruit attaché à notre sol, si l'on peut s'exprimer ainsi, qui ne mérite pas plus d'être dédaigné que nos autres profits.

Dans quelques grands ports, on ne voit d'étrangers que ceux qui viennent de l'Amérique ou des régions du Nord pour conduire une cargaison et en lever une autre de retour. Ceux là n'ont besoin des entrepôts que pour y déposer ce qu'ils apportent; ils n'y cherchent point les objets de leurs achats qu'ils tirent de notre territoire; mais ceux de nos ports qui avoisinent les côtes étrangères ont nécessairement une affluence nombreuse et continue, qu'un régime plus adapté à la situation redoublerait infailliblement. Plusieurs causes attirent les voisins aux achats quand

ils y trouvent des conditions favorables. Les uns sont plus proches de nos grands ports que de ceux de leur pays, ou les trouvent mieux assortis. D'autres s'arrangent pour rapporter de chez nous les marchandises de leurs propres colonies avec plus d'épargne que ne leur en permettraient chez eux les voies directes. Les Catalans ont souvent acheté à Marseille du cacao de Carraque; les marins et les employés de la compagnie des Indes anglaise ont souvent envoyé leurs thés et leurs mousselines à Dunkerque, où ils venaient les reprendre. Indépendamment de cette combinaison, dans les ports d'Italie où le nombre des petits bâtimens est prodigieux, où chacun d'eux est doté d'un capital pour faire le négoce et monté par un équipage associé à toutes les entreprises, le seul besoin de travailler donne une impulsion et une émulation singulière qui fait courir la mer pour atteindre le moindre profit partout où il est entrevu. La plus grande partie du négoce maritime de cette portion de la Méditerranée est traitée par la voie de ce cabotage. Nos marins y ont leur part; mais il faudrait s'interdire l'espoir de tout débouché envers les Italiens, si l'on ne leur facilitait pas à Marseille l'entrée et la sortie, la liberté des mouvemens de l'achat et de la vente. Or, ce commerce, où la denrée fait quelquefois plusieurs voyages, va et retourne au gré des variations locales du prix, ne peut rouler sur un petit nombre d'articles; on ne saurait prétendre le borner à ceux que nous produisons. Il importerait que l'acheteur trouvât dans nos entrepôts autant de facilités pour se procurer les denrées étrangères que dans nos magasins intérieurs pour les marchandises du pays. Ne craignez pas que l'achat des unes nuise à la

demande des autres. Il ne prendra que ce qui lui promet du profit; et quand il veut du sucre ou du poivre, il retournera plutôt à vide pour les chercher à Gênes, que de charger à la place du vin ou des étoffes que nous lui offririons. Avec une pleine liberté au contraire, il multiplie les voyages, il va moins volontiers ailleurs, et donne la juste préférence au marché le plus favorable à ses ventes si on ne l'a pas rendu le plus incommode à ses achats. Il est impossible de ne pas remarquer l'influence de ces mouvemens sur les relations des autres ports français avec Marseille. Les marchandises du Levant ne vont pas directement dans les ports de l'Océan; la plupart de celles de l'Italie sont amenées à Marseille par petites cargaisons, et le bâtiment fait pour les porter avec le plus d'avantage ne pourrait les conduire à Nantes, à Rouen, à Saint-Valery. Ces ports n'expédient pas commodément leurs vaisseaux en Sicile, pour charger des produits dont on demande rarement des chargemens entiers, ou qu'il faudrait aller péniblement assortir d'échelle en échelle. Mais tous ces articles sont réunis à Marseille, par l'abord des marchands étrangers, et par les soins des armateurs marseillais; et de là des cargaisons composées de cent articles divers se répandent dans l'Océan, et font participer le nord de la France aux jouissances et au commerce des régions du midi.

III. Il était impossible de fermer les yeux à ces avantages. Dans toute la Méditerranée les États ont tout fait pour se les assurer, ou pour mieux dire, pour en arracher une partie à Marseille.

Gênes a une enceinte où la marchandise entre librement, se conserve, se manipule, se transporte à

volonté; elle ressort par mer presque sans formalités et avec un léger droit de magasinage; censée encore en pays étranger dans ce *port franc*, ce n'est qu'à son passage dans la consommation, que la douane s'en empare et y applique les droits. Certains règlemens, semblables en quelque chose à ceux de nos entrepôts, avaient existé dans les anciens temps; mais le gouvernement, éclairé par le succès, les avait laissé tomber en désuétude: la liberté du port franc était entière; on y avait même ajouté le privilége de rendre insaisissable tout ce qui y était renfermé; l'enceinte était ouverte un certain nombre d'heures tous les jours; nul ne pouvait y habiter, et la douane visitait à la sortie pour empêcher les introductions frauduleuses; mais l'on ne pensait pas que l'abus de ces infiltrations pût être énorme ni capable de balancer les avantages de l'institution.

Venise, qui n'avait pas fait plier à temps ses anciennes règles exclusives (1), avait perdu presque tout ce qui lui était resté de commerce depuis que, dans son voisinage, le gouvernement autrichien avait

(1) Les Vénitiens avaient eu long-temps la prétention de fermer l'Adriatique aux autres nations. En 1484, ils avaient imposé chez eux, sur tout navire étranger, 100 ducats de droit d'ancrage et 30 pour 100 de droit de douane sur la cargaison. A plusieurs reprises, sur l'instante demande du commerce, ils avaient modifié leurs droits, ou établi une sorte de port franc; mais presque aussitôt chaque fois, les anciennes restrictions étaient remises: c'est ainsi qu'ils manquèrent de se ressaisir du commerce, quand la découverte du cap de Bonne-Espérance leur eut fait perdre celui dont ils avaient le monopole. Ce n'est qu'en 1736 qu'ils furent obligés, par l'exemple d'Ancône et de Trieste, de donner quelques facilités au commerce. *Histoire de Venise*, par M. Daru, tome II, pag. 528, et tome V, pag. 25.

fait de Trieste un port franc sur le plan le plus libéral; institution qui avait repeuplé et recréé cette ville.

A Livourne, toute marchandise payait, à son entrée, une rétribution estimée à 1 pour 100 de sa valeur, et moyennant ce léger tribut, non-seulement le séjour, mais la consommation était exempte de tout autre droit. La ville entière était un port franc; les impôts de consommation, propres au reste de la Toscane, ne se percevaient qu'à la sortie (1).

Les Anglais ont ouvert à Malte un port franc de plus (2).

IV. Marseille, autrefois république, digne de toutes les faveurs sous l'empire des comtes de Provence, réglait elle-même son commerce par ses lois municipales, et assurait aux navigateurs qui la fréquentaient une parfaite liberté. Nos rois avaient confirmé ses usages comme un privilége. Louis XIV les ratifia par une loi célèbre, dite *l'édit du port franc* (3). Il affranchit les marchandises venant à Marseille par mer des droits de douane, même de quelques redevances locales que la fiscalité avait introduites; il accorda la naturalité de droit aux étrangers qui vien-

(1) Pendant la réunion, on voulut essayer de conserver ce règlement, mais on ne jugea pas à propos de l'étendre aux faubourgs; la rigueur et l'incommodité des visites parurent si nouvelles aux Livournois, qu'il y eut un soulèvement et qu'il fallut changer de régime.

(2) En Angleterre même, les *docks* sont des entrepôts où le commerce extérieur trouve de très-grandes facilités; et l'on vient de proposer en ce moment d'y ajouter un système plus libre et plus complet, en ouvrant la porte à toute espèce de marchandises, sans distinction de ce qui est prohibé à l'intérieur.

(3) Édit de mars 1669.

draient s'établir dans la ville, et particulièrement qui bâtiraient dans le nouveau quartier dont il voulait l'agrandir et la décorer. Quelques autres règlemens, sur lesquels nous aurons occasion de revenir, donnèrent à Marseille une sorte de privilége exclusif pour le commerce du Levant.

En vertu de cet édit, la ville de Marseille était considérée, dans le langage des douanes, comme *pays étranger effectif*. Des barrières étaient posées à la limite de son territoire. On y traitait ce qui allait de l'intérieur à Marseille comme ce qui passait à l'extérieur par les autres frontières. Ce qui venait de Marseille était soumis aux droits et aux prohibitions établies aux entrées. L'habitant y jouissait de l'exemption des droits de douane sur ce qu'il consommait de marchandises du dehors, et par conséquent il tirait le moins qu'il pouvait de l'intérieur. On croyait ces exemptions et ces inconvéniens compensés par l'avantage supérieur qui revenait de ce régime au commerce en général. Cependant Marseille voulut prendre part à celui des colonies françaises, ce qui donna l'occasion d'introduire un bureau des douanes dans la ville, et même d'y soumettre les denrées coloniales étrangères à des restrictions et à un régime d'entrepôt, pour les distinguer de celles de nos îles et pour ménager une préférence à celles-ci.

V. La France avait un petit nombre d'autres ports francs. Les priviléges dont jouissait Dunkerque avant sa réunion lui avaient été conservés. Sa ville haute était un lieu de franchise; l'entrée, la sortie par mer et la consommation des articles étrangers y étaient libres. Cette ville et les ports belges étaient autrefois le marché où s'échangeaient les produits du Nord et

du Midi; et long-temps encore c'était le magasin des productions septentrionales, comme Marseille était celui de la Méditerranée. Dunkerque soutenait la concurrence d'Ostende; mais les progrès de la ville d'Anvers et ceux du commerce direct en général ont infiniment diminué ces avantages et réduit le parti qu'on pourrait tirer de cette position : cependant, elle sera toujours propre au cabotage, à cette fréquentation naturelle aux ports bien placés, à portée de plusieurs voisins. La situation de Dunkerque est particulièrement favorable à quelques relations avec une classe fort connue de caboteurs anglais.

Enfin, le voisinage des côtes d'Espagne, et même les rapports nécessaires d'un angle de ce royaume limitrophe à la frontière de terre vers la Nive et l'Adour, avaient fait donner à Bayonne et à son territoire le régime de la franchise (1).

VI. Mais il faut le dire, on n'était pas généralement sensible à la convenance de tirer parti de ces avantages de position, au profit d'y attirer des voisins qui peuvent aller ailleurs : on craignait la contrebande; mais surtout les autres villes enviaient le profit local qui revenait à ces points favorisés. La Convention abolit les ports francs comme des priviléges (2); à ce titre, on pourrait de même défendre aux ports le commerce maritime, car c'est aussi un privilége sur les villes de l'intérieur.

La destruction de tout commerce, suite des fautes de la même époque, les efforts pour recommencer sur de nouvelles directions, les entrepôts accordés

(1) Par le traité de 1778, des ports francs avaient été assurés aux Américains; aux trois ci-dessus, on ajouta Lorient.

(2) Décret du 11 nivose an III.

dans un esprit et dans un but très-différent de celui qui avait créé les ports francs, détournèrent de songer à les rétablir; et les habitudes s'étant conformées à un autre ordre de choses, on ne se fit pas même une idée bien nette des véritables difficultés qui s'opposeraient à leur rétablissement.

VII. Cependant la ville de Marseille, fortement attachée à ce qu'elle avait possédé, et préoccupée de l'idée que le retour de son ancienne prospérité ne pourrait manquer de suivre celui des institutions qui en étaient contemporaines, Marseille ne cessa de réclamer son port franc. La restauration en parut une occasion favorable; et en effet le gouvernement, cédant à des désirs si vivement exprimés, promit de rétablir un régime de franchise. L'impatience était telle, que cette promesse fut d'abord convertie en loi (1) avant qu'on eût concerté le plan duquel devait sortir la possibilité de l'exécution. L'institution elle-même, et les motifs qui pouvaient la rendre désirable, étaient si peu connus, que l'on n'alléguait que le soin de favoriser le commerce du Levant à Marseille, lequel cependant n'a aucun besoin d'un port franc, et l'on ne disait rien de cet immense concours du cabotage des Italiens et des Espagnols, qui ne peut réellement se passer de quelque chose de spécial au milieu de nos entrepôts. D'abord on se proposa même de n'accorder de franchise qu'aux *marchandises du Levant;* on en revint à étendre un peu plus la concession, mais on fut très-loin de vouloir qu'elle fût générale; on ne pensait pas devoir imposer au trésor le sacrifice des droits de douane

(1) Loi du 16 décembre 1814.

sur tout ce qui se consommerait à Marseille; on avait une répugnance invincible pour permettre qu'une ville française cessât de consommer les produits de l'industrie nationale, qu'on y rencontrât, sans aucun droit, les articles étrangers qui n'entrent en France qu'avec de fortes tàxes, si même ils ne sont pas repoussés tout-à-fait. On eût trouvé scandaleux surtout d'y livrer les particuliers au libre usage des tissus et des autres productions si sévèrement prohibées sur le reste du sol.

Le fisc, les fabriques, les autres ports se réunissaient pour s'opposer à une franchise entière. Une Ordonnance du Roi essaya enfin (1) de la donner mixte. Les articles qui ne sont taxés qu'à de faibles droits entrèrent librement, mais les marchandises qui payent des droits un peu considérables (au-dessus de 15 fr. par quintal) furent exclues de la franchise, à moins qu'elles ne provinssent du Levant directement et par navire français; elles continuèrent à rester en entrepôt.

Les articles prohibés n'eurent point d'entrée; on établit une barrière autour du territoire marseillais pour lever, au passage à l'intérieur, les droits sur ce qui avait été admis à Marseille en franchise. Les articles qui n'étaient pas susceptibles d'y participer, devaient payer en sortant de l'entrepôt, traverser la franchise, et parvenir à la barrière avec des acquits et des formalités. Il en fallait pour que les produits du sol et ceux des fabriques marseillaises fussent reçus à l'intérieur sans servir de passe-port frauduleux à des articles étrangers; il fallait distinguer

(1) Ordonnance du Roi, du 20 février 1815. Elle ne fut rendue exécutoire qu'au mois de septembre suivant.

dans chaque article manufacturé la matière première nationale, ou qui, étant étrangère, avait payé le droit, de celle qui avait joui de la franchise et qui devait payer en entrant à l'intérieur; il fallait d'autres précautions pour que les matières premières françaises, nécessaires aux manufactures des Marseillais, pussent leur parvenir, et ne fussent pas exportées de chez eux sans payer les droits ou contre les prohibitions; il fallait, enfin, des vérifications, des estampilles, des registres, pour que les marchandises de l'intérieur, venant à Marseille, eussent des caractères d'identité à représenter, s'il devenait nécessaire de les faire rétrograder. Au milieu de ces distinctions toutes gênantes, quelques-unes susceptibles d'abus, on avait une franchise; mais on avait en même temps les entrepôts, la présence, l'action et la police de la douane, et, par-dessus le marché, une barrière, un mur de séparation entre le territoire et le reste du pays. L'expérience fit bientôt sentir que le présent était fort au-dessous du sacrifice, et les incommodités acquises supérieures aux facilités obtenues. On se divisa: ceux qui tenaient le plus aux institutions d'autrefois accusèrent un régime incomplet et mélangé; et sans doute, comme système mixte et comme parti mitoyen, il était impossible qu'il contentât personne; mais, ce qui était le plus vrai, le plus visible, et cependant ce qui ne fut reconnu que peu à peu, c'étaient les changemens de toutes les circonstances qui avaient soutenu l'ancienne franchise: remise telle qu'elle était autrefois, elle n'eût pas été plus supportable; quand même le gouvernement eût consenti à laisser Marseille à l'instar de l'étranger effectif, ses habitans n'eussent pas moins demandé

bientôt d'être délivrés d'un bienfait qui n'était plus adapté au temps.

En 1789, il y avait au milieu de la France des lignes de douanes ; en passant d'une province à une autre, on était accoutumé à rencontrer des barrières et à subir des visites : on n'était pas étonné de les retrouver à l'entrée du territoire de Marseille. Mais vingt-cinq ans de libre passage ont détruit l'habitude de se soumettre à ces gênes ; on ne saurait les rétablir, et il serait difficile d'imaginer aucun avantage que le public voulût acheter à ce prix. La suppression des barrières autour de Marseille avait eu d'ailleurs des suites naturelles, auxquelles on ne saurait mettre fin après un quart de siècle ; en perdant le droit et l'occasion de s'approvisionner de toutes choses à l'étranger, les habitudes s'étaient tournées vers l'intérieur, et il s'était formé d'étroites liaisons qui n'admettaient plus une séparation nouvelle. Les dépôts d'articles français autrefois établis dans une ville plus intérieure, à Aix, pour fournir, par un grand commerce en *demi-gros*, aux consommateurs de toute la Provence, s'étaient transportés à Marseille aussitôt que le mur de séparation était tombé; et ces établissemens s'étaient agrandis en mêlant les marchandises intérieures à celles de la mer. Une barrière nouvelle venait détruire ce commerce, puisque les marchandises renfermées dans Marseille ne pouvaient plus se distribuer hors de l'enceinte tracée ; enfin, depuis que cette ville avait été mise sous la loi commune, il s'y était établi un grand nombre de manufactures, à qui il allait être défendu de vendre leurs produits en France; ce sont là les vraies difficultés insurmontables. Elles se firent d'autant mieux sentir, que les avantages ac-

cordés étaient médiocres et réellement insuffisans. Une commission nombreuse de négocians de toutes les classes fut assemblée à Marseille ; tous les intérêts s'y firent entendre, et l'abandon de ce qu'on avait appelé la franchise fut enfin agréé et demandé au gouvernement. On sollicita, comme un besoin indispensable, la suppression des barrières ; on sentit qu'il était impossible de tenir Marseille séparée de l'intérieur ; mais on réclama un régime spécial pour un port où sa position naturelle appelle un commerce particulier.

Pour donner cette spécialité, l'administration offrit d'abord d'établir une enceinte franche ouverte aux négocians et aux étrangers, qui embrasserait tout un quartier de magasins, et où les marchandises seraient sous le régime que nous avons décrit en parlant du port franc de Gênes ; libre entrée, libre séjour, libre manutention, réexportation franche, et l'action de la douane commençant seulement à la porte du côté de terre (1) : cette idée fut repoussée ; et la principale raison qu'on y opposa, ce fut que le commerce qui, *autrefois*, avait toute la ville de Marseille pour magasin, ne saurait, sans se décrier, se renfermer dans une enceinte quelconque.

VIII. Alors le gouvernement s'arrêta à un parti qu'on accepta plus volontiers parce qu'il menaçait moins d'une innovation et d'un nouvel essai, puisqu'il

(1) Il m'est impossible de ne pas croire des enceintes franches extrêmement convenables aux villes maritimes, que leur situation rend propres à devenir des marchés fréquentés par les étrangers. Un long séjour à Gênes peut me prévenir ; mais je prie de relire M. Chaptal, *de l'Industrie Française*, tome II, partie IVe, ch. XIII.

se liait au système déjà habitué des entrepôts : ce fut d'élargir à Marseille le régime de l'entrepôt fictif (1).

En premier lieu, les droits de tonnage, dont la franchise avait exempté les bâtimens, même étrangers, continuèrent à rester suspendus.

Les marchandises qui payent moins de 15 francs les 100 kilogrammes de droit principal, arrivant par navires étrangers, furent exemptes de la *surtaxe*, pourvu qu'elle ne fût due qu'à raison du pavillon, et que les articles fussent entièrement de ceux qui proviennent du Levant, ou des autres pays situés dans la Méditerranée.

Les marchandises non prohibées, excepté les liquides, les denrées coloniales, les produits des fabriques, et les poissons de pêche étrangère, furent admises au simple entrepôt fictif, c'est-à-dire, confiées à la responsabilité du propriétaire sous son engagement de payer le droit si la marchandise entre dans la consommation, ou si elle n'est pas réexportée dans le délai de deux ans. Cette faveur ne fut générale cependant que pour les arrivages par navire français. L'entrepôt fictif ne fut accordé aux arrivages étrangers que pour les marchandises taxées à moins de 15 francs le quintal, ou de 10 pour 100 de la valeur en droit principal, et pour quelques objets de médiocre importance dont le droit dépasse de quelque chose la limite ci-dessus. Il fallut aussi renvoyer à l'entrepôt réel ceux des mêmes articles susceptibles de plusieurs surtaxes, comme quand

(1) Ordonnance du Roi, du 10 septembre 1817. Il est à remarquer qu'on a omis d'en faire convertir les dispositions en mesures législatives à la session subséquente des Chambres.

tout à la fois ils viennent d'un entrepôt et par navire étranger.

Le but de cette exception est de ne pas perdre la trace, entre les mains des négocians d'une origine qui soumet la marchandise à un impôt compliqué à divers degrés.

Pour ce qui ne put être ainsi admis sous la foi de l'entrepôt fictif, on adoucit, autant qu'il fut possible, les rigueurs de l'entrepôt réel; il fut permis de diviser les colis et de les réunir, d'assortir les différentes espèces ou qualités pour la vente, à la charge pourtant que le préposé présent *constatera immédiatement* les opérations et le nouvel état des marchandises *par un acte signé* du consignataire ou de son commis; il fut même permis de former des ballots de marchandises *sujettes à des droits différens*, pourvu que ce fût pour l'expédition immédiate, et cette faculté n'est pas une des moindres innovations des règles anciennes. Il fut déclaré que les droits d'entrée ne seraient pas exigés sur le déficit provenant du déchet naturel et du coulage des liquides gardés dans l'entrepôt, et le directeur général des douanes fut *autorisé* à la réduction des droits ou à la décharge du compte d'entrepôt, pour cause de déchets, avaries ou perte des autres espèces de marchandises reçues en entrepôt réel, lorsque ces accidens seraient justifiés et qu'il y aurait *conviction* qu'ils ne proviennent d'aucune infidélité ou collusion.

Les marchandises prohibées, ordinairement exclues même de l'entrepôt, y furent admises à Marseille, mais à condition d'y être tenues dans un magasin de la douane sous une garde spéciale, bien entendu, pour ne servir qu'à la réexportation. En

général le terme de deux ans accordé aux marchandises en entrepôt pour ressortir à l'extérieur ou pour être livrées à la consommation, n'empêche pas que le droit ne soit dû dès le moment qu'on en dispose pour ce dernier emploi; mais il fut convenu d'abord d'autoriser *les transferts des soumissions d'entrepôt*, c'est-à-dire la faculté de vendre en entrepôt, sans obliger à payer le droit avant le terme accordé, tant que la marchandise ne sort pas pour la consommation; et pour faciliter cet usage, il fut réglé que le premier propriétaire pouvait obtenir la décharge des soumissions qu'il avait fournies, quand celle de son acheteur aurait été présentée et acceptée; afin de ne pas interrompre par d'inutiles formalités l'activité des opérations, on accorda que pour les marchandises confiées en entrepôt fictif, le vendeur pourrait retarder sa déclaration de transfert jusqu'à la fin du mois dans lequel il aurait vendu.

Tel est le régime accordé à Marseille. On doit y considérer deux concessions principales, les marchandises prohibées admises pour la réexportation; un grand nombre d'autres marchandises étrangères admises sous la simple soumission de les tenir en entrepôt fictif, faculté qui n'avait été établie ci-devant que pour les denrées coloniales françaises. Si ce régime était moins surchargé d'exceptions, on ne peut nier qu'il ne suffît aux besoins du commerce d'une ville de grand marché, et de grand abord, où il sera toujours absurde d'espérer vendre à l'étranger dans des magasins fermés et gardés à vue. Ici, chacun a sa marchandise chez lui; il en dispose à son gré, l'acheteur la voit et combine ses opérations de détail comme il l'entend. Si les obligations que le négociant

contracte sont gênantes, s'il doit représenter les effets à toute réquisition, pour prouver que n'étant pas consommés, le droit n'en est pas échu; si, en déballant et en divisant, il s'expose à des déchets pour lesquels il sera tenu de payer le droit sans avoir profité de la denrée, ces inconvéniens, qui ne surpassent ceux d'aucun autre régime, ne tombent que sur le vendeur; ils ne découragent pas l'acheteur qui n'en est pas atteint, ils n'écartent pas les étrangers; et c'est là tout ce dont a besoin essentiellement un marché tel que Marseille, tel que ceux des autres villes situées de même pour être fréquentées par leurs voisins.

IX. Le régime donné à Marseille en 1814 avait excité une jalousie excessive, parce qu'il s'appelait la *franchise*, tandis que la ville qui l'avait obtenue ne pouvait le supporter. J'ai été étonné qu'à la publication de celui de 1817, d'autres ports n'aient pas demandé les mêmes facilités d'entrepôt fictif auxquelles il est peu probable qu'on eût refusé de les admettre. Cette indifférence s'explique pour les grands ports situés au milieu de la côte, que les acheteurs ne visitent, ni journellement ni en grand nombre. D'ailleurs le commerce y roule sur les denrées coloniales étrangères, et elles ont été spécialement maintenues à l'entrepôt fictif. Mais Bayonne et Dunkerque trouveraient dans un règlement semblable à celui de Marseille presque tous les avantages que les temps présens laisseraient réellement aux ports francs que ces villes regrettent. Les ports de la Manche pourraient tirer parti des mêmes facilités.

Un des obstacles à l'extension des entrepôts fic-

tifs, est la nécessité d'en exclure, pour les emmagasiner à part, les articles susceptibles de surtaxes, parce qu'ils viennent de telle origine plutôt que de telle autre, ou des entrepôts, ou par navire étranger. Ce système de surtaxe, jugé favorable aux armemens et au pavillon français, peut être considéré, dans un autre sens, comme opposé aux progrès du commerce maritime en général, car ce commerce ne peut exister sans être réciproque; en particulier, la surtaxe a rendu plus difficile et presque insoluble le problème des meilleurs établissemens d'entrepôts ou de franchise.

X. Mais je demande la permission de mettre en doute ce principe généralement reçu et bien plus ancien que les surtaxes : que *les denrées coloniales étrangères ne sauraient être laissées en entrepôt fictif;* qu'elles doivent être distinguées de celles des colonies françaises. On sait que ces produits de nos établissemens payent des taxes en entrant dans la consommation en France; mais ces droits sont de beaucoup au-dessous de ceux que doivent les produits étrangers; les uns et les autres peuvent être réexportés sans payer de droit, excepté celui de balance. Or on craint qu'en laissant les espèces semblables se confondre, le commerce ne fasse ressortir le sucre français en le donnant pour étranger, et qu'en consommant l'étranger, on ne paye seulement le droit que devrait le français.

J'avoue qu'il m'a toujours semblé qu'on se méprend sur cet inconvénient, et qu'il ne vaut pas de gêner le commerce et de fatiguer l'administration elle-même en soins inutiles de garde. D'abord, si les deux denrées étaient exportées, ou si elles se consom-

maient toutes les deux, il n'y aurait aucun préjudice; et la distinction ou le mélange ne ferait payer à chacun le droit respectif ni mieux dans le premier cas, ni moins dans le second.

Pour qu'il y ait substitution, il faut donc que sur la denrée des deux origines, une portion doive rester pour la consommation, et que l'autre soit réexportée.

Si nous supposons les qualités sensiblement différentes, les défenses de substituer une marchandise à l'autre, et les vérifications ordinaires suffisent pour réprimer la contravention.

Mais si la marchandise était homogène, ces précautions et les peines attachées à la contravention suffiraient encore et seraient surabondantes, car il s'agirait d'empêcher une manœuvre, défendue, si l'on veut, mais de nulle conséquence. En effet, que le sucre soit venu par le pavillon français ou par l'étranger, il n'en vaut pas plus pour le consommateur; le marchand ne saurait tenir plus cher celui qui lui a coûté davantage, aussitôt que cet excédant de dépense ne donne aucune prérogative à la portion qui l'a subie, et nous avons vu comment un prix mitoyen et uniforme s'établit de lui-même.

Dans cette position, si les scrupules du détenteur ou les rigueurs établies empêchent de confondre les deux portions dans une seule masse, c'est la denrée étrangère qui ressortira réellement, et c'est la française qui sera consommée au dedans, comme moins coûteuse. Le fisc ne peut donc jamais se flatter de toucher le droit autrement que sur le taux le plus bas; dès lors la substitution d'espèces même ne peut le priver que d'un excédant qu'il serait contre nature qu'on lui payât; en laissant les deux denrées égalment-

libres, on épargnera seulement des procès et des vexations. Il est vrai que, dans ce mélange, à concurrence de ce qui était entré de denrée française, c'est toujours elle qui sera censée sortir la première ; mais ce n'est que ce qui devait être nécessairement, car il est impossible que le commerce ne se règle pas sur la plus grande économie qui lui est permise, garde ce qui, toutes choses égales, est le plus cher, et se défasse de ce qui est à meilleur marché ; or la demande pour la réexportation et les besoins de la consommation règlent seuls la quantité qui doit payer le droit; et dès lors peu importe que quelque parcelle en soit remplacée par une portion égale de denrées étrangères; car, quand on rendrait cette substitution impossible, l'intérieur n'en consommerait pas davantage de la denrée chargée d'un droit plus fort, tant qu'on y aurait le choix de prendre l'autre.

Mon opinion sera probablement taxée de paradoxe, et je crains de rencontrer des objections de plusieurs espèces, dont quelques-unes seront spécieuses et s'attireront beaucoup de faveur. On m'opposera *l'intérêt colonial*, mais je ne le croirai point blessé dans cette occasion. Quand on a versé une liqueur dans un vase et qu'une autre est ajoutée pardessus jusqu'à ce que le vase soit plein et déborde, il me semble que ce qui importe à ceux qui les fournissent, c'est la quantité employée de l'une et de l'autre, et non pas de savoir si ce qui a coulé au dehors était plutôt de la première ou de la seconde (1).

(1) On doit faire attention que nous raisonnons sur les masses; mais dans la pratique chacun individuellement ne pourrait se sous-

Au reste, tout ce que j'ai voulu établir, c'est que les règlemens de l'entrepôt fictif, et les vérifications d'identité dont ils sont susceptibles, suffiraient pour les denrées coloniales étrangères comme pour celles de nos colonies, et garantiraient autant qu'il en est besoin, sous la responsabilité des détenteurs, la différence des deux origines relativement à l'application des droits et surtaxes.

CHAPITRE V.

Des Traités de Commerce.

Argument. — 1. Observations sur l'esprit des Traités de commerce; — 2. Traité de l'Angleterre avec le Portugal; — 3. — avec l'Espagne; — 4. — avec la Russie; — 5. Traité de la Russie avec Naples; — 6. — avec le Portugal; — 7. Traité de la France avec la Russie; — 8. — avec l'Espagne; — 9. — avec les États-Unis; — 10. Traité de l'Angleterre avec les États-Unis; — 11. — entre la France et l'Angleterre; — 12. Convention pour la navigation du Rhin; — 13. — pour la navigation des Fleuves limitrophes en général; — 14. — pour l'abolition de la Traite des Nègres.

I. La législation et l'administration ont fait de grands progrès; les formes constitutionnelles et la publicité des préliminaires de l'une l'obligent à procéder par des mesures générales et uniformes; l'autre, forcée de s'appuyer sur la loi, ne peut disposer arbitrairement de l'industrie des citoyens, lui imposer des restrictions, et lui donner des règles arbitraires

traire au payement du droit sur la marchandise étrangère qui lui serait parvenue, qu'à concurrence de ses exportations, et les substitutions ne pourraient se faire indéfiniment.

et partiales capables de changer sa situation, et par conséquent d'attenter à sa propriété. Cette nouvelle direction des idées, plus ou moins explicitement reconnue, mais partout influente, a fait varier la nature de ce qu'on appelait autrefois des traités de commerce. Au temps où un arrêt du Conseil disposait d'une branche d'industrie, il n'en coûtait pas davantage de s'en servir comme d'une monnaie d'échange en traitant avec une puissance étrangère; ou même, comme on donnait au commerce des règlemens spontanément *et pour son bien*, rien ne répugnait à ce que la même autorité se chargeât de le protéger à sa manière, en subordonnant un intérêt industriel à un autre dans une convention diplomatique. On concevrait plus difficilement aujourd'hui un tarif de douane, fixé par contrat avec des voisins, sans qu'il fût permis d'y toucher au gré des intérêts ou des vœux intérieurs. On ne se figure pas même qu'un tarif différent envers chaque peuple pût être raisonnablement proposé; on y attache, en un mot, une idée de volonté et d'indépendance, et après tout, ces taxes étant celles que nous nous imposons à nous-mêmes sur nos consommations, il répugne à penser que ce soit du dehors que puisse venir la loi qui les fixe, ou que personne ait droit de demander compte à son voisin de la quotité d'une telle contribution. Les rapports communs, la réciprocité de l'indépendance donnent sans doute la mesure des droits que l'on ne peut dépasser sans s'interdire le commerce extérieur. Mais si un état s'obstinait à ne pas adopter des règles conciliables avec celles de ses concurrens, il faudrait abandonner sa punition à la force des choses, et personne n'aurait le droit de gêner sa liberté.

Les traités les plus modernes se bornent généralement à déclarer que les parties contractantes s'accorderont respectivement le traitement qu'elles font à la nation la plus favorisée, renonçant à mettre aucun droit à la charge l'une de l'autre qui ne soit pas général et commun envers toutes les autres nations, et ces stipulations deviennent de plus en plus sans objet, parce qu'on tend à avoir des tarifs uniformes sans distinctions.

On commence même à stipuler, comme nous l'avons fait entendre, non pas que les droits de douane seront réciproquement égaux dans les deux Etats, car on ne dispute pas sur l'indépendance de chaque législation et sur ce qu'exigent les positions diverses, mais qu'ils seront dans chaque pays les mêmes pour le national et pour l'étranger. Cette égalité subsistait déjà quant à la propriété : soit qu'elle appartînt à l'un ou à l'autre, elle devait le même droit; mais ce que l'on propose aujourd'hui, c'est de l'étendre à ce qui voyage sous l'un ou l'autre pavillon; et, chose singulière, la France ayant adopté la dernière la surtaxe, c'est au moment qu'elle vient de l'admettre que les autres peuples y renoncent: l'abandon de toute différence, en faveur du pavillon national sur la quotité des droits attachés à la navigation, semble aujourd'hui le thème général.

Pour mieux faire sentir ce changement dans l'esprit des traités, je remonterai à quelques-uns de ceux de l'époque antérieure.

II. Le plus fameux, et qui a été le plus durable, est celui des Anglais avec les Portugais, fait au commencement du siècle dernier, et toujours maintenu, jusqu'à ce moment.

Les draps et les lainages étrangers étaient prohibés

en Portugal; l'ambassadeur anglais Methuen, obtint (1) l'admission de ceux d'Angleterre, à condition que les Anglais s'engageraient à *perpétuité* à recevoir les vins du Portugal à un droit inférieur d'un tiers à celui que payeraient les vins de France. Ces arrangemens et la longue habitude ont fait du Portugal et maintenant du Brésil, le marché exclusif ou privilégié des Anglais.

Lorsque la cour de Lisbonne s'est transférée à Rio-Janeiro, ces liens ont été resserrés par un nouveau traité (2). On s'est assuré le traitement de la nation la plus favorisée; les droits de douane, les *drawbacks*, sont les mêmes pour l'Anglais ou pour le Portugais, et respectivement pour les deux pavillons. Les droits des marchandises anglaises introduites dans les états du royaume de Portugal sont fixés à 15 pour 100 sur la valeur des marchandises; et cette valeur doit être réglée par un tarif fondé sur les prix d'achat établis par les factures des marchands attestées par serment; il doit être revu de temps en temps; sa rédaction est faite par une commission mi-partie de Portugais et d'Anglais (3). Dans l'admission réciproque de leurs produits, les Anglais ont excepté chez eux les denrées coloniales des Portugais, laissant seulement à ceux-ci la liberté de prononcer une

(1) Traité dit de *Methuen*, du 27 décembre 1703; MARTENS, Supplément, tome 1er, pag. 40.

(2) Traité du 19 janvier 1810; MARTENS, Supplément, tom. VII, pag. 194.

(3) Les autres nations payent 24 p. % de droits; et pour elles il n'y a point de tarif des valeurs établi avec des formes si protectrices; la Douane évalue à son gré, et on se plaint de ses estimations excessives: il paraît, au contraire, que le tarif des Anglais est toujours fort au-dessous de la valeur réelle.

exclusion réciproque. On voit par là combien peu il reste aux Portugais de produits qu'ils puissent vendre à leurs alliés, tandis que ceux-ci leur fournissent toute chose; quelques articles n'étant pas reçus parce que le gouvernement portugais en possède le monopole chez lui, on a eu soin de stipuler que s'il y renonçait, les Anglais auraient aussitôt le droit de concourir à ces branches de commerce. On leur a donné libre accès à Goa et à Sainte-Catherine: ils peuvent s'établir dans les possessions africaines du Portugal, excepté dans les endroits où le gouvernement y commerce lui-même par des contrats exclusifs. En Angleterre, le Portugais s'abandonne à la protection commune des lois anglaises; mais les Anglais ont obtenu en Portugal un établissement spécial de conservateurs de leurs priviléges; ils ont seulement renoncé à établir dans les colonies de leurs alliés des factoreries ou corporations.

III. L'Angleterre avait avec l'Espagne d'anciens traités (1) qui établissaient le commerce sur des bases générales de réciprocité, sans spécifier aucun privilége considérable. Peu après la paix d'Utrecht, les Anglais obtinrent (2) que les droits d'entrée sur leurs marchandises fussent réduits à ceux qui étaient perçus du temps de Charles II d'Espagne; mais à la même paix, ils se firent donner un avantage singulier. Par un contrat (3) passé entre les deux puissances, l'Angleterre obtint pour sa compagnie du Sud, la ferme (*l'assiento*) de la fourniture des nègres au gouvernement espagnol pour

(1) Du 23 mai 1667, 9 décembre 1713; MAGENS, *Essay on insurances*, pièces annexées au second volume, pag. 515 et suiv.

(2) Traité du 14 décembre 1715; MAGENS, *ibid.*

(3) Du 26 mars 1713, rappelé dans le document cité à la note (2).

l'exploitation des colonies d'Amérique; et comme dédommagement de ce que cette fourniture pourrait donner de perte, il fut accordé que, par exception à la règle sévère qui fermait à tout étranger l'accès des possessions espagnoles d'outremer, tous les ans un vaisseau de cinq cents tonneaux chargé de marchandises anglaises serait admis dans les possessions espagnoles, pour y vendre sa cargaison pendant une foire qui serait tenue à cet effet dans un des ports de Carthagène, Porto-Bello ou Vera-Cruz. Il était convenu que les marchandises du *vaisseau de permission* ne pourraient être mises en vente avant l'arrivée au même marché de la flotte espagnole qui était annuellement expédiée de Cadix; mais une nouvelle convention intervint (1). Et d'abord l'envoi du vaisseau ayant été suspendu pendant quelques années, il fut dit que, pendant dix ans, il serait de six cents tonneaux. Le lieu du marché ne fut plus limité aux trois ports ci-dessus; il put être assigné indifféremment au Pérou comme au Mexique; chaque année le gouvernement espagnol devait notifier le choix à l'avance. Si ses gallions avaient retardé leur départ de Cadix au delà de la fin du mois de juin, le vaisseau anglais n'était pas tenu d'attendre plus de quatre mois pour commencer la vente; seulement, en ce cas, il n'allait pas à la mer du Sud, quand même la foire y eût été annoncée. Il restait dans les ports de l'Atlantique où il avait attendu l'apparition des Espagnols.

Tout le monde sait quel était l'usage de ce vaisseau unique : stationné sur la rade où il devait débarquer, des bâtimens légers, expédiés des Antilles

(1) Du 26 mai 1716; MARTENS, Supplément, tome 1er, p. 130.

anglaises, en renouvelaient la cargaison pendant la nuit, à mesure qu'elle se débarquait le jour.

A la paix d'Aix-la-Chapelle (1748), le traité avait été renouvelé pour quatre ans; mais enfin, avec des sacrifices pécuniaires, le roi d'Espagne racheta les années qui restaient encore à ce privilége singulier (1). Il fut éteint; l'Espagne n'en resta pas moins embarrassée et dépendante d'autrui pour se procurer des nègres. Elle avait acquis en 1778 deux îles sur la côte d'Afrique pour essayer de s'y pourvoir de cette triste denrée (2).

L'Espagne et l'Angleterre ont fait encore un traité de commerce en 1790 (3). On y remarque un engagement des Anglais de ne pas approcher, dans leur navigation, plus près que dix lieues des côtes de la mer du Sud, et une promesse réciproque de renoncer à faire aucun établissement au sud de ceux que l'Espagne possédait alors sur les deux côtes de l'Amérique méridionale. Les navigateurs pouvaient seulement y débarquer temporairement et y élever des cabanes pour s'y abriter.

IV. Un traité de commerce entre la Russie et l'Angleterre (4) stipulait que les sujets d'une nation seraient traités chez l'autre à l'égal des nationaux, que les Anglais pourraient, sur leurs bâtimens et sur leurs chariots construits ou loués, transporter eux-mêmes leurs marchandises dans l'empire russe, et y faire leurs ventes, pourvu que ce fût *en gros*

(1) Du 5 octobre 1750; MAGENS, loco citato.

(2) *Histoire philosophique et politique*, t. IV, liv. VIII, ch. XXII.

(3) Traité du 28 octobre 1790; MARTENS, tome III, page 184.

(4) Traité du 21 février 1797; MARTENS, tome VI, pag. 722.

seulement (1). Nous avons fait mention des traités de 1801, mais ils sont exclusivement consacrés à régler la navigation des neutres.

V. La Russie, en 1787 (2), accordait un rabais considérable sur le droit d'importation des vins de Naples, et le gouvernement de Naples un rabais de 6 pour 100 sur l'importation des cuirs de la Russie; le commerce, entre Naples et les ports de la Russie, sur la mer Noire, jouissait de part et d'autre du rabais d'un quart sur tous les droits d'importation ou d'exportation réciproque.

VI. Un traité (3) sur des bases analogues assure aux Russes, en Portugal, un rabais de moitié sur les droits d'entrée dont leurs produits seraient susceptibles, suivant les tarifs généraux. La Russie accorde de sa part un semblable rabais de moitié sur les huiles, les indigos et les tabacs du Portugal; une diminution sur le droit des vins est également stipulée; celle de la moitié de l'impôt l'est pareillement pour 6000 lasts de sel que les Portugais peuvent importer tous les ans. Des juges conservateurs sont accordés aux Russes en Portugal sur le même pied qu'aux Anglais.

VII. Envers la France, la Russie avait accordé (4) un rabais sur les vins de Champagne et de Bourgogne et sur les savons. La France avait consenti à 20 pour 100 de rabais sur le droit d'entrée, alors en vigueur, pour les suifs et les cires, et s'était engagée à ne pas

(1) L'étranger ne peut vendre en détail en Danemarck, pas même importer *des échantillons*, Ordonnance du 13 septembre 1775.

(2) Traité du 17 janvier 1787; MARTENS, tome III, pag. 36.

(3) Traité du 27 décembre 1798; MARTENS, tome VII, p. 256.

(4) Traité du 11 janvier 1787; MARTENS, tome III, pag. 1.

imposer de plus forts droits sur les fers de Russie que sur ceux de la nation la plus favorisée. Les droits perçus dans les ports de la mer Noire étaient diminués d'un quart en faveur des Français; en compensation ils affranchissaient les vaisseaux russes du droit *de fret*, excepté dans le cabotage d'un port français à l'autre; on les exemptait dans la Méditerranée de tous les droits locaux, y compris celui qu'on levait à Marseille sur les produits du commerce étranger du Levant. On se promettait du reste de se traiter respectivement comme la nation la plus favorisée.

VIII. Les liens les plus étroits unissaient la France et l'Espagne en vertu du pacte de famille (1); non-seulement on se traitait respectivement comme la nation la plus favorisée, mais on se promettait de n'associer aucune autre aux avantages qu'on se faisait et qui seulement étaient communes aux Deux-Siciles (2). Le Français, l'Espagnol, leurs propriétés et leurs navires devaient être considérés comme parfaitement égaux, et payer les mêmes droits respec-

(1) Traité du 15 août 1761; MARTENS, tome 1er, pag. 1. Des conventions postérieures, du 13 mars 1769 et 27 décembre 1774, sont relatives aux droits réciproques des consuls et à la protection promise par l'un des pays contre les contrebandiers de l'autre.

(2) Par une convention du 28 février 1817, entre la France et Naples, les priviléges respectifs ont été abolis : S. M. sicilienne s'engagea à les abolir en même temps pour toute autre nation; promettant aux Français le traitement des nations les plus favorisées, et accordant pour les produits de la France ou de ses colonies, un rabais de 10 p. $\frac{0}{0}$ sur le montant des droits d'entrée ordinaires. (Bulletin des Lois, 1er janvier 1818). Ce nouvel état de choses a commencé le 1er janvier 1818, un traité semblable ayant été conclu avec l'Angleterre.

tivement ; l'importation et l'exportation réglées de la même manière pour les uns et pour les autres.

A la paix de 1814, on a stipulé pour l'Espagne, en termes généraux, que le commerce serait rétabli sur le pied où se trouvaient les relations avant 1792, en attendant qu'il ait été fait un traité de commerce. Si pour mettre cette convention à effet on remontait aux anciens pactes, il est douteux que notre surtaxe de navigation pût être appliquée aux Espagnols ; et, d'un autre côté, on ne pourrait nous soumettre aux prohibitions et aux droits par lesquels, dans ces derniers temps, on a établi en Espagne une différence entre les étrangers et les Espagnols.

En général, de tout temps l'Espagne ne s'est pas sérieusement tenue dans ses règlemens de douane, aux promesses suivant lesquelles les Français devaient être traités comme des nationaux. Dans l'état actuel de la législation, chacun croyant devoir la régler avec indépendance, ni l'un ni l'autre des deux pays ne semble empressé de réclamer l'exécution rigoureuse des anciennes conditions ; cependant l'exagération de certains droits locaux de navigation proprement dite en Espagne ont donné lieu de revendiquer l'égalité respective de traitement pour les deux pavillons ; le droit en a été reconnu par les deux gouvernemens ; chez nous, le tonnage ne doit être exigé sur les navires espagnols que sur le pied propre aux navires français ; mais c'est à condition que la réciprocité soit parfaite en Espagne à l'égard de nos bâtimens (1).

(1) Cette réciprocité est ordonnée par les décrets des Cortès de la fin de 1820, qui ont donné des règles aux douanes espagnoles, à partir du 1er janvier 1821.

IX. La France, qui la première avait reconnu l'indépendance des États-Unis d'Amérique, fit avec eux un traité de commerce (1). En les favorisant, on suivait la vue qui les avait fait accepter pour alliés, et nous comptions nous assurer chez eux une prépondérance politique et commerciale qui tournât au profit de nos productions. On se promit le traitement de la puissance la plus favorisée; on convint que tout avantage fait à une autre nation, par l'une des parties, deviendrait, immédiatement et de droit, commun à l'autre. On dispensa les Américains, en France, du droit *de fret*, excepté dans le cabotage entre deux de nos ports, et on leur promit les bons offices du Roi pour faire respecter leur pavillon par les Barbaresques. On renonça respectivement à pêcher sur les côtes les uns des autres, et les Américains s'engagèrent particulièrement à ne pas troubler nos pêcheries dans les lieux qui nous étaient réservés à Terre-Neuve. La France promit de maintenir, dans les îles françaises, les ports francs où les Américains avaient été reçus, et de leur en assigner plusieurs dans le royaume.

En effet, on leur ouvrit ceux de Marseille et de Dunkerque, qui existaient alors; on y ajouta Bayonne et Lorient (2). Tous ces traités ont été annulés par les événemens. Ceux qui ont été faits depuis ne contiennent que des déclarations générales de bonne

(1) Traité du 6 février 1778; MARTENS, tome 1er, pag. 685. Une convention du 14 novembre 1788, tome VII, pag. 109, est relative à l'établissement respectif des consuls. Il leur était accordé une juridiction formelle sur les nationaux. Le terme de cette convention était de douze ans; elle n'a pas été renouvelée.

(2) Arrêt du Conseil, du 24 mai 1784.

intelligence et de liberté du commerce, ou ne stipulent que sur les intérêts du pavillon en temps de guerre : le dernier est relatif à la cession de la Louisiane (1).

X. Après la paix qui consolida la séparation des colonies anglaises de l'Amérique septentrionale de leur ancienne métropole, les dispositions de ces deux gouvernemens étaient médiocrement favorables à l'établissement d'une étroite correspondance; mais le commerce anglais songea à regagner ce que la rupture lui avait fait perdre, et les habitudes des consommateurs reportèrent les demandes vers les manufactures anglaises, avant que les nôtres pussent accréditer leurs produits, en les adaptant à l'usage de ces peuples différens de nous de goûts et de mœurs. Cependant les progrès de la navigation américaine, vus avec quelque jalousie par les Anglais, et peut-être quelques autres préjugés politiques, éloignèrent long-temps l'idée d'un traité de commerce; le premier conclu entre les deux États est de 1804 (2); on se promit le traitement de la nation la plus favorisée; néanmoins l'Angleterre se réserva d'imposer, dans ses ports, les navires américains à un droit de tonnage équivalent à la *surtaxe que ceux ci exigent chez eux sur les marchandises importées par des pavillons étrangers.*

Les Américains obtinrent un accès dans les possessions anglaises de l'Inde; ils y furent seulement exclus du cabotage d'un port à l'autre, et soumis à

(1) Traités des 30 septembre 1800 et 30 avril 1803; MARTENS, tome VII, pag. 484, et Supplément, tome III, pag. 464.

(2) Du 19 novembre 1804; MARTENS, Supplément, tome VI, page 336.

ne pouvoir se rendre, en partant de l'Inde, ailleurs que dans leurs propres ports. L'exportation du riz et des munitions, tant navales que de guerre, leur fut aussi interdite. L'égalité des droits d'importation et d'exportation, sur le pied propre aux navires anglais, leur fut accordée, sauf un tonnage équivalent à la surtaxe qu'ils imposent chez eux.

Une clause bien extraordinaire fut insérée dans cet acte ; les navires américains de soixante-dix tonneaux devaient être admis dans les îles et colonies anglaises en Amérique sans payer de plus forts droits d'importation, d'exportation et de tonnage que les Anglais n'en payaient aux États-Unis, et ils pouvaient y charger les produits du sol et des manufactures *à condition*, 1° de ne pouvoir se rendre que dans leurs ports d'Amérique ; 2° que les Américains renonçassent *à tout transport par leurs vaisseaux de leurs ports en Europe des sucres, cafés, cotons et cacaos ;* et qu'au contraire l'exportation de ces denrées fût libre aux navires anglais. Le congrès refusa de ratifier cet article, qui mettait un peuple navigateur et commerçant dans une si bizarre dépendance.

Nous avons déjà dit quelque chose du traité récent (1) par lequel les Américains abandonnent leur surtaxe ; les pavillons des deux peuples ont été mis dans les ports respectifs (d'Europe seulement quant aux Anglais) sur le pied d'une parfaite égalité relativement aux droits sur leurs cargaisons. Les Américains jouissent sur leurs exportations d'Angleterre des mêmes *drawbacks* que les nationaux, excepté quand la destination est pour un pays étran-

(1) Du 2 juillet 1815 ; MARTENS, Supplément, tome VI, p. 582.

ger. Dans l'Inde, ils sont traités comme la nation la plus favorisée; l'exclusion du cabotage, des exportations du riz et des munitions, et l'obligation de faire leurs retours dans leurs propres ports et non ailleurs, sont seulement copiées du traité précédent.

XI. La France et l'Angleterre avaient eu des traités de commerce (1) où l'on se promettait les traitemens les plus favorables; celui d'Utrecht (2) fut plus explicite. Je ne reviens pas ici sur ce qui se rapporte à la navigation; quant au commerce, on s'accorda les avantages de la nation la plus favorisée; on supprima de part et d'autre les droits *de fret* et de tonnage, et l'on ne voit pas même qu'on exceptât de cette suppression le cabotage d'un port à l'autre. On supprima en Angleterre toutes les prohibitions et surcharges qu'on avait imposées contre le commerce des produits français; en France, outre une semblable abolition, il fut convenu que le tarif des douanes de 1664 serait repris pour règle; quelques articles seulement, qui paraissent susceptibles d'augmentation, furent soumis à la discussion de commissaires des deux nations. En vertu de la décision, les droits sur les sucres en poudre et en pain, sur les lainages et sur les produits de la pêche des baleines, furent maintenus sur le pied du tarif de 1669, plus élevé que le précédent.

Les poissons salés furent reçus dans quatre ports de l'Océan, et une augmentation de droits fut admise. Saint-Valery, Rouen et Bordeaux étaient aussi les seuls ports ouverts aux lainages, et ils devaient y

(1) Traités des 24 février 1677 et 16 novembre 1686.

(2) Traité du 31 mai 1713; MAGENS, tome II.

être soumis *aux mêmes visites* que les tissus des manufactures françaises ; mais, par un article exprès du traité, il fut promis qu'on ne ferait point de chicane dans ces visites, et qu'on ne pourrait confisquer la marchandise sous le prétexte de mauvaise fabrication.

Les guerres survenues sous le règne de Louis XV avaient mis fin à ces conventions. Après la guerre de l'indépendance d'Amérique, et en faisant une paix honorable sur le pied de l'égalité, on se promit de faire un traité de commerce, et il eut lieu en 1786 (1) pour durer douze ans.

On stipula le traitement de la nation la plus favorisée, mais en exceptant les Portugais en Angleterre et les Espagnols en France, à raison des traités antérieurs avec ces alliés respectifs.

On regarda comme l'avantage majeur accordé à la France, que ses vins ne payeraient pas de plus hauts droits que ceux qu'acquittaient les vins de Portugal *présentement*, et l'on accorda une diminution sur le droit des eaux-de-vie. En nommant ensuite un grand nombre d'articles, on fixa des droits d'entrée proportionnels sur leur valeur, et on les stipula réciproques, quoiqu'il fût notoire que les Anglais ne nous vendraient pas des glaces, du linon, de la batiste, et que nous ne leur apporterions ni tissu de cotons, ni mercerie, ni poterie, ni verrerie, ni bijouterie d'acier.

Les droits furent fixés, sur un très-grand nombre d'articles, à 10, 12 ou 15 pour cent. Il avait été stipulé que sur les ouvrages de mercerie le droit

(1) Du 26 septembre 1786; MARTENS, tome II, pag. 680.

n'*excéderait* pas 10 pour 100; en interprétation de cette réserve, il fut réduit à 5 pour 100 sur toute la coutellerie et sur tous les articles de fer et d'acier (1).

La valeur résultait de la déclaration de celui qui importait; le droit de retenir la marchandise pour compte de la douane fut la seule ressource pour empêcher les fausses estimations.

Il fut convenu, par une clause expresse, que les droits actuels ne pourraient être changés sans le consentement des deux parties; il fut seulement permis de compenser, par des taxes additionnelles d'un côté, les droits intérieurs qui pourraient être exigés de l'autre. Si un des gouvernemens, en donnant des primes d'exportation, changeait les rapports réciproques qu'on avait entendu balancer, l'autre partie pouvait rétablir l'équilibre en mettant un excédant de droit d'entrée en équivalent.

Ces dernières précautions donnent naissance à deux observations : on y voit une vaine prétention d'entretenir le constamment ce qu'on a pris pour l'équilibre entre deux peuples, comme si la situation de leur industrie dût toujours être la même, qu'ils pussent rester dans cette dépendance et dans cette immobilité, et qu'il manquât de moyen d'éluder de semblables engagemens.

La seconde réflexion qui se présente, c'est la hardiesse avec laquelle on avait jugé le point précis auquel on pouvait se livrer à la concurrence; point si délicatement fixé, qu'on avait estimé qu'un droit

---

(1) Convention explicative, du 15 janvier 1787; MARTENS, tome III, pag. 30.

de 10 pour 100 suffisait sur la mercerie, et qu'il en fallait 12 sur la terre de pipe et 15 sur la sellerie.

Des hommes du premier mérite, et certes d'excellens citoyens, avaient travaillé à cet ouvrage; mais ils s'étaient contentés de saisir l'occasion de faire accepter à l'Angleterre nos vins, objet important dont ils croyaient que l'avantage, tournant au profit du sol et de l'industrie agricole, était le bien le plus solide qu'on pût procurer aux Français. Ils considéraient tout le reste comme un pas qu'il faut savoir faire pour arriver à cette liberté générale de l'industrie où chacun, cultivant de préférence et avec une supériorité non contestée ses véritables ressources, n'enviera point celles d'autrui et renoncera à l'effort de les atteindre.

Ces espérances furent trompées; ceux qui les avaient conçues ne furent pas entendus, et il ne dépendit pas d'eux d'assurer leurs pensées par le choix des mesures d'exécution; on s'en empara pour en disposer à contre-sens; ainsi les évaluations furent arbitraires, et les taxes, qu'on croyait mesurées si juste, se trouvèrent scandaleusement réduites au profit des introducteurs anglais. Le droit de préemption était chez nous purement imaginaire, car l'invasion des marchandises anglaises fut telle, que les trésors du fisc n'auraient pas suffi pour acheter ce qu'on lui présentait malgré le vil prix de l'estimation; le prix vénal lui-même éprouvait d'ailleurs une diminution réelle, parce que les manufacturiers anglais, se disputant l'envahissement d'un marché si nouveau et si considérable, vendirent en tous lieux au rabais, et, par leur concurrence, avilirent la marchandise. Elle fut si bien à la portée de tout le

monde, offerte en détail avec tant d'insistance, que la consommation des lainages et des tissus de coton devint populaire. Les fabriques de Rouen en éprouvèrent un grand préjudice, et les soieries en sentirent un très-funeste contre-coup; enfin, dans les calculs minutieux d'équilibre, aussi-bien que dans les vues plus élevées des amis de la liberté du commerce, avait été négligé un élément qui trompait les uns et les autres, la mode, la manie des productions de l'étranger, nouvelles en France et vantées par les anglomanes à la cour, à la ville et partout. En Angleterre il y avait un esprit national tout opposé. Nous fournissions des porcelaines, des glaces, des modes, mais ces objets de luxe ne conviennent qu'à la classe très-relevée dont la consommation ne pourrait égaler la centième partie de ce que toutes les classes, même inférieures dans les villes et dans les campagnes, demandaient de casimirs, de basins, de velours de coton.

Les cristaux, que nous avons égalés depuis; la terre de pipe, pour laquelle il nous reste quelque chose à envier à nos voisins, suffirent à balancer plusieurs des articles sur le débouché desquels on avait le plus compté. Je ne m'enfoncerai point ici dans la discussion des préjudices, soit réels, soit apparens, de cet état de choses; il me suffit de remarquer que dans le système de ceux qui avaient négocié le traité, il ne répondit pas à leur attente; et, il est juste de le dire, probablement une influence secrète s'empara des détails et changea tout l'esprit du premier plan; on peut en juger par cette seconde convention tardive, qui réduisit à 5 pour 100 le droit d'un nombre d'articles importans. Enfin nos vins n'eurent

qu'en apparence un traitement semblable à celui des vins de Portugal. Le droit *actuel*, que ceux ci payaient et qui nous fut appliqué, fut immédiatement diminué pour eux; en effet, le traité de Methuen leur assurait ce droit de payer en tout temps un tiers de moins que nous, et, par cette circonstance, il n'y avait aucun fondement à faire sur des arrangemens où le principal avantage que nous attendions était soumis à une insurmontable inégalité.

Si les anglais ont pensé un moment à induire la France à renouveler un traité qui rouvrît ce vaste marché aux produits de leurs manufactures, ils ont pu se convaincre bientôt qu'ils espéraient une chimère, et que peu de propositions heurtaient davantage l'esprit public (1). Ceux qui ont été témoins du prodigieux effet du traité de 1786 seraient forcés de se méfier encore de l'aveugle fantaisie du vulgaire des consommateurs, capable d'arrêter tout à coup le travail et les salaires de nos fabriques, pour préférer momentanément les produits du dehors par ton et par

(1) Il faut cependant que cet esprit public évite les contradictions. Dans les intérêts qui touchent à un grand nombre d'individus, les préjugés deviennent si communs, et les vœux si populaires, que les esprits supérieurs ne sont pas toujours assez en garde pour se défendre de les répéter. Les inconvéniens des traités de commerce ne sont nulle part mieux mis en évidence que dans un livre de grand mérite que j'ai cité plus d'une fois; et cependant on y lit quelque part: « L'exportation des tissus doit être favorisée, et le gouver-
» nement doit employer *tout son crédit pour les faire admettre* dans la
» consommation *chez toutes les nations* avec lesquelles il a des rela-
» tions. » Mais de quel droit un gouvernement peut-il exiger, ou par quels moyens peut-il obtenir de ses voisins une telle condescendance? Lui proposer de prendre un tel soin, surtout quand on prohibe chez soi les marchandises d'autrui, c'est lui demander de négocier des traités de commerce.

inconséquence. Tant de beaux ateliers élevés à grands frais, tant de progrès faits dans l'intervalle d'une époque à l'autre, présentent une foule d'intérêts précieux qui aujourd'hui seraient bien plus directement attaqués qu'alors. Les partisans les plus absolus de la liberté du commerce s'empresseraient d'avouer que ce n'est pas le temps de commencer l'affranchissement de ce côté (1); et surtout ils devront reconnaître que, s'il ne faut pas prohiber, s'il faut baisser les droits autant qu'il est possible, s'il faut supprimer partout autant d'impôts sur la navigation que l'on peut, ce n'est pas à une nation étrangère qu'il faut donner à régler son tarif des douanes, qu'on ne peut se soumettre à ne point y toucher sans son consentement, et qu'un traité de commerce doit toujours se borner à promettre les avantages de la nation la plus favorisée, ou plutôt il faut les favoriser toutes également; je dirais, si je l'osais, après avoir vu comment on a été conduit à faire le contraire, que le mieux est d'accorder chez soi à l'étranger le même traitement qu'au national, dans les douanes comme dans la législation; véritable réciprocité qui ne blesse point l'indépendance et qui ne commet avec personne, parce qu'elle ne donne à qui que ce soit l'occasion d'être jaloux et de menacer de représailles pour les concessions faites aux autres.

(1) « Quand on a vécu sous un mauvais régime, etc..... Un homme » de génie disait que lorsqu'on avait manqué la bonne route, on » ne pouvait la regagner que par un chemin de traverse. Lettre » de M. Dupont (de Nemours) à la chambre de commerce de Normandie, 1788, avec cette épigraphe:

« Otez-lui les liens, et laissez-le aller. »

Saint-Jean, ch. xi, v. 44.

XII. On peut mettre au rang des traités de commerce, les arrangemens pris pour la libre navigation des rivières dont plusieurs états sont coriverains.

Celle du Rhin, qui est essentiellement dans ce cas, était régie par d'anciens usages; ils étaient tellement abusifs, que Mayence et Cologne s'étaient arrogé, sous le nom d'*échelle* ou d'*étape*, le droit d'obliger tout bateau qui passait à leur portée à s'arrêter et à rompre voyage, et d'exiger que la cargaison fût mise en vente.

En vertu d'un récez de l'empire germanique (1), il intervint entre cet empire et la France (2) une convention qui donna un règlement commun à cette navigation; les priviléges d'étape furent supprimés, et un droit d'octroi uniforme établi; on institua un directeur général et une administration commune. Mayence et Cologne conservèrent des avantages bien considérables. Cologne fut la station de la navigation entre la Hollande et Mayence; les embarcations montant ou descendant le fleuve furent tenues de s'arrêter à ce point, et de remettre leur charge aux bateliers de Cologne pour continuer le voyage; il en fut de même à Mayence pour la navigation entre Cologne et Strasbourg. Après avoir privilégié les villes, on en privilégia les bateliers; une association fut autorisée dans chacune des deux villes, et eut seule le droit d'exercer la navigation, toujours, comme il ne manque jamais d'être dit en pareil cas, parce que *la navigation du Rhin exige beaucoup d'expérience et de pratique;* le fret fut fixé par l'autorité.

(1) Ratifié le 17 avril 1803.

(2) Du 15 août 1804; Martens, Supplément, tome IV, p. 36.

A la paix de 1814(1), il fut stipulé que la navigation du Rhin serait libre à tout le monde du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement; et que le congrès qui devait s'assembler à Vienne réglerait les principes sur lesquels on pourrait établir les droits à lever par les états riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations. On convint de plus d'examiner en quelle forme, pour faciliter les communications entre les peuples *et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres*, les mêmes dispositions pourraient être étendues à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou *traversent* les autres états.

Le congrès de Vienne s'occupa de ces objets, et parmi les conventions annexées à son protocole, il en est deux sur cette matière (2). Par celle qui est propre au Rhin, l'administration commune fut simplifiée, et une partie des dispositions qui devaient être uniformes furent rendues au libre arbitre des états riverains, et la révision du reste renvoyée à une commission centrale mi-partie. Mais on admit comme principe général la liberté de la navigation pour tout le monde, sauf la police commune et uniforme qui serait établie. La suppression du droit d'étape fut maintenue; et l'on y ajouta que de l'embouchure au point où le fleuve devient navigable et réciproquement, nul ne serait tenu en aucun lieu de rompre charge, ou de verser sa cargaison sur d'autres embarcations; qu'aucun batelier, ni aucune association ne pourrait exercer un droit exclusif sur la naviga-

(1) Art. 5.

(2) MARTENS, Supplément, tome VI, pag. 434.

tion du fleuve ou de quelqu'une de ses parties (1).

On fixa le droit d'octroi pour toute la longueur du fleuve; la perception pour les voyages partiels se réglant au prorata des distances. Chaque riverain dut jouir de sa part à proportion de l'étendue de ses possessions sur la rive.

« Et s'il arrivait (ce qu'à ne Dieu ne plaise), que » la guerre vînt à avoir lieu entre quelques-uns des » états situés sur le Rhin, la perception du droit d'oc- » troi continuera à se faire librement sans qu'il y » soit apporté d'obstacle de part et d'autre. Les em- » barcations et personnes employées au service de » l'octroi, jouiront de tous les priviléges de la neu- » tralité; il sera accordé des sauvegardes pour les » bureaux et caisses de l'octroi (art. 26). »

XIII. Le règlement général pour toutes les rivières qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différens états, contient l'engagement des puissances de nommer incessamment des commissaires pour régler entre voisins cette matière d'après les principes suivans.

La navigation de telles rivières, jusqu'au point où elles cessent d'être navigables, ne peut, sous le rapport du commerce, être interdite à qui que ce soit,

(1) Les associations étant maintenues sans être exclusives, mais celles des diverses stations concourant réciproquement ensemble, et étant soumises par les règlemens à un tour de rôle qui établit un bateau toujours en charge à chaque point, et un prompt départ obligé aussitôt qu'un certain poids de marchandises est mis à bord, on a remarqué que les bateliers ainsi incorporés, devaient exclure presque infailliblement la concurrence extérieure; un batelier étranger à l'association, qui entreprend le voyage, ne peut être certain de trouver à charger assez promptement au lieu de sa destination, pour que son retour ne lui soit pas onéreux.

en se conformant aux règlemens de police qui seront uniformes et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. S'il en existe, ils ne seront conservés qu'autant que les états riverains les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général, sans avoir égard à l'intérêt local. Le système s'étendra autant que possible sur les embranchemens ou confluens.

Les droits sur la navigation doivent être fixés d'une manière uniforme et assez indépendante de la qualité des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé des cargaisons. La quotité ne pourra excéder les perceptions actuellement existantes; le tarif une fois réglé, il ne pourra être élevé que par un arrangement commun des états riverains. Il faudra le même concours pour augmenter le nombre des bureaux de recette; chacun sera libre au contraire de diminuer les siens. Les douanes resteront totalement étrangères aux droits de la navigation et à sa police.

Je ne connais encore aucun acte qui ait mis à exécution ces arrangemens pour d'autres rivières que le Rhin.

XIV. Il est un intérêt plus général sur lequel les puissances ont pris des résolutions communes; je veux parler de l'abolition de la *traite des nègres*.

Il n'est que trop connu qu'on a cru démontrée l'impossibilité de cultiver l'Amérique autrement que par la main des Africains. On sait que pour se procurer ces instrumens de culture, on allait les acheter, quelquefois les voler sur les côtes d'Afrique; que l'on traitait avec les rois des petits états de ces côtes pour avoir la préférence des esclaves dont ils disposaient;

que la denrée étant d'un bon débit, ces princes étaient appliqués à en garnir leurs magasins par toutes sortes de voies, et que les Européens les excitaient à se faire la guerre entre eux, et leur fournissaient des armes pour profiter des prisonniers. Je n'insisterai sur aucune de ces circonstances : pas même sur tout ce qu'on sait si bien du traitement réservé à ces malheureux dans les champs qu'ils cultivaient. Je ne parlerai pas des abus, ni de la thèse générale; je me bornerai aux lois positives, écrites, et encore subsistantes (1); il me semble qu'elles disent tout en un mot : les nègres sont *meubles* (2). Aussi Pothier et Valin reconnaissent-ils que ce sont *choses qui sont dans le commerce et susceptibles d'estimation* (3). Le premier examine si les assureurs répondent (4) du dommage arrivé par la mort naturelle des *animaux* ou des *nègres*, ou par le *suicide* des esclaves. Des assureurs ont pré-

(1) Les Anglais, dès leur première invasion à la Martinique, y rétablirent l'esclavage. Une loi du 30 floréal an x l'y maintint, ainsi que dans les autres colonies qu'ils nous rendaient à la paix d'Amiens. La Guadeloupe n'était pas de ce nombre; elle était restée à la France; mais au renouvellement de la guerre, elle ne tarda pas à passer sous leur domination et sous leur régime.

(2) Art. 44 du Code Noir, ou Edit de mars 1685.

(3) POTHIER, *Assurances*, nos 28 et 62. VALIN, sur les art. 11 et 15 du titre des *Assurances* dans l'Ordonnance de 1681.

(4) L'Ordonnance de 1681, art. 10, défendait de faire aucune assurance sur la vie des hommes. Les docteurs décidèrent que c'était essentiellement parce que la vie de l'homme ne saurait être estimée à prix d'argent : néanmoins on permit à celui qui avait *racheté* un captif, et qui le ramenait, de faire assurer sur sa tête la somme déboursée pour le libérer (art. 11). C'est de cette disposition que l'usage s'est emparé pour légitimer l'assurance sur les nègres. On a traité l'argent donné pour les emmener captifs, comme celui qui serait donné pour sortir un esclave de captivité.

tendu à leur tour n'être pas responsables des conséquences d'un soulèvement de nègres sur le vaisseau qui les portait, parce que leur révolte et ses suites étaient ce qu'on appelle, en fait d'assurances sur marchandise, *le vice propre de la chose* (1).

Il est vrai qu'ils perdirent ce procès; et il faut ajouter qu'Emerigon est fort d'avis qu'en cas de tempête on ne doit pas jeter les nègres à la mer (2). Il suffit, en cas d'avarie, que leur tête soit soumise à la contribution pour son prix comme les autres marchandises de la cargaison (3).

Il serait superflu de retracer les invitations tant de fois faites par les hommes pieux et par les philosophes pour l'abandon de cet odieux commerce. On croyait inattaquable la malheureuse politique partout reçue qui mettait, comme dit Montaigne (4), les intérêts de la *mercadence* à plus haut prix que les droits de l'humanité: cette politique, cependant, changea ou se relâcha en Angleterre. Les amis de la justice s'emparèrent de cette variation; et après plusieurs tentatives, on eut enfin, dans le traité de la paix générale de 1814 (5), une stipulation entre l'Angleterre et la France pour concourir à l'abolition définitive de la traite dans le délai de cinq ans.

Au congrès de Vienne, une déclaration fut publiée par toutes les puissances contractantes (6) pour adopter le principe émis dans le traité de Paris, avec la

(1) EMERIGON, ch. XI, sect. X.
(2) *Idem*, ch. XII, sect. XL.
(3) *Idem*, ch. XII, sect. XLII, § IX.
(4) *Essai* de MONTAIGNE, liv. III, ch. VI.
(5) Articles additionnels, art. 1er.
(6) Du 8 février 1815; MARTENS, Supplément, tome VI, p. 432.

résolution de le faire universellement triompher et d'en accélérer l'effet de tout leur pouvoir.

Dans le court intervalle des cent jours, on crut devoir à l'opinion publique de l'Europe, un décret qui défendit la traite et l'introduction des noirs pour être vendus dans les colonies françaises (1).

Le Roi, à son retour, déclara publiquement à ses alliés (2) sa ferme intention de donner en France une suite immédiate au principe adopté par le congrès. Les traités de paix générale de 1815 (3) continrent un article additionnel qui lia toutes les parties à la même oeuvre.

Chez nous, une Ordonnance du Roi (4), confirmant les défenses faites de se livrer à ce commerce, déclara la confiscation de tout navire qui introduirait des noirs de traite, soit française, soit étrangère dans nos colonies; les noirs seraient employés dans la colonie aux travaux d'utilité publique, le reste de la cargaison subirait la confiscation avec le navire. Une loi (5) confirma et généralisa la peine de confiscation avec interdiction du capitaine s'il est français; et appliqua ces défenses à une part quelconque prise au trafic connu sous le nom de *traite des noirs*, par des sujets et des navires français, en quelque lieu et sous quelque condition et prétexte que ce soit, ou par des individus étrangers, dans les pays soumis à la domination française. Nos relations au Sénégal, fournissant des prétextes, ou à quelques spéculateurs sans retenue, ou à des étrangers qui simulaient leurs pavillons, ou

(1) Décret du 29 mars 1815.
(2) Le 30 juin 1815.
(3) Du 20 novembre.
(4) Du 8 janvier 1817.
(5) Loi du 15 avril 1818.

enfin donnant lieu à des soupçons mal fondés, une autre Ordonnance (1) établit une croisière permanente sur les côtes de nos possessions d'Afrique, à l'effet de visiter les bâtimens et d'empêcher toute contravention. Par une autre mesure (2), une commission spéciale fut établie pour guider l'administration dans les actes judiciaires qu'elle aurait à intenter, à suivre ou à soutenir en matière de contravention aux dispositions ci-dessus.

Il en manque une pour atteindre tous ceux qui se livreraient à ce trafic contre les lois et les traités. Il est défendu d'y prendre part en tout lieu ; mais la peine étant la confiscation du navire, ceux qui seraient convaincus d'avoir participé à ce commerce sur des vaisseaux qui ne seraient pas tombés sous la main de l'autorité, particulièrement en s'intéressant à des expéditions étrangères, échapperaient à la répression. On avait proposé d'établir des peines pécuniaires; mais ce projet n'a pas encore été porté à son exécution. L'Angleterre a fait avec les Espagnols un traité (3) plus expressif que tous les autres. L'Espagne s'est engagée à faire cesser de la part de ses sujets, et dès la ratification, tout achat ou tout commerce de nègres sur la côte d'Afrique; et à prohiber, à dater du 30 mai 1820, toute introduction d'esclaves dans ses possessions.

Elle a reçu de l'Angleterre 400,000 liv. sterl. à cette occasion, en dédommagement des prises faites jusqu'alors par les Anglais sur des négriers espagnols. On n'a pas manqué de stipuler en même temps le consentement des deux puissances à la visite en mer

(1) Du 24 juin 1818.

(2) Ordonnance du Roi, du 22 décembre 1819.

(3) Du 23 septembre 1817 ; MARTENS, tome VII, pag. 135.

de tout bâtiment soupçonné d'avoir des nègres esclaves à son bord. Des commissions mi-parties doivent être établies dans une des possessions de chaque puissance respectivement, pour juger sans appel les causes qui dériveront de l'exécution du traité ou des contraventions qui y seraient faites.

CHAPITRE VI.

Des Colonies Françaises.

ARGUMENT. — 1. Idée qu'on se faisait avant la révolution de l'importance des Colonies; — 2. Régime ancien; — 3. Régime de 1784; — 4. Dernières vicissitudes; — 5. Délibérations sur le régime futur; — 6. Quotité des droits de Douane en France sur les Produits coloniaux, particulièrement sur les Sucres; — 7. Tarif comparé des droits de Douane sur les Sucres; — 8. Prétentions des Colons au privilége exclusif de fournir la France de Sucres; — 9. Importance des Colonies d'Amérique, et situation des Colons; — 10. Cayenne; — 11. L'Ile Bourbon; — 12. Établissemens au Sénégal; — 13. Fonds votés pour l'entretien des Colonies.

I. Nous avons vu les règlemens propres au commerce maritime modifiés d'abord par les besoins du fisc, et surtout dans l'intérêt plus ou moins bien entendu des productions nationales, puis dans celui du pavillon français en rivalité avec les pavillons étrangers. Il reste encore d'autres altérations à marquer, ce sont celles qui ont été accordées à nos colonies et aux productions que leur culture y fait naître, et dans des degrés différens aux marchandises que nous fournissent nos comptoirs de l'Inde, fruits de leur commerce si ce n'est de leur territoire; enfin, on a cru devoir quelques égards aux

produits de nos établissemens dans les Echelles du Levant et de la Barbarie.

Avant la révolution, les trois îles de St.-Domingue, de la Martinique et de la Guadeloupe fournissaient, au delà de l'immense consommation du royaume, soixante-dix millions de denrées coloniales à notre commerce d'exportation, et c'était une des grandes bases de celui que nous faisions au Levant. M. Necker, en 1784, examinait ce qui arriverait si jamais nous perdions nos colonies et nos manufactures; pensait que la France, privée de ses principales ressources, serait réduite à prendre d'autres mœurs, à vivre de privation, à réduire ses dépenses publiques sur l'échelle des peuples pauvres; depuis qu'il écrivait ainsi, les manufactures ont éprouvé de grandes vicissitudes, mais on a su regagner d'un côté ce qui se perdait de l'autre. La plus belle de nos colonies a disparu, les autres sont loin de se présenter comme des sources principales de la prospérité; cependant, accoutumés par tant d'autres sacrifices, celui-ci n'a pas pour nous toutes les conséquences qu'on nous faisait craindre, et les esprits se sont familiarisés, par force, avec l'idée même que ce qui nous reste de colonies pourrait nous échapper tout-à-fait; il ne manque pas de spéculateurs hardis qui ne désirent que de voir mettre à l'écart les questions de propriété ou de dépendance que la nouvelle situation de St.-Domingue peut faire naître, et qui entrevoient au malheur d'avoir perdu cette province, des compensations que nous procurerait encore l'activité du commerce et de la navigation; et ceux-là ne se croient pas moins bons Français que ceux qui répugnent à toutes les relations nouvelles de peur de compromettre la perpétuité des droits anciens.

Je n'en dirai pas plus sur cette matière, et ne parlerai que de ce qui nous reste.

II. Nos colonies d'Amérique, misérablement exploitées à leur naissance par des compagnies exclusives, furent ouvertes par Colbert à tous les Français (1); et en même temps on en exclut les vaisseaux étrangers qui les avaient fréquentées jusqu'alors (2). Forbonnais blâme deux fausses mesures; on défendit l'exportation à l'étranger du sucre brut, dans la persuasion que par là nous gagnerions les frais du raffinage, et sans s'apercevoir qu'il valait mieux vendre beaucoup d'une matière première qui était demandée, que de s'obstiner à attendre chez nous des acheteurs pour les sucres raffinés dont on ne voulait pas. En second lieu, il fut défendu, même aux vaisseaux français, de porter directement des cargaisons des colonies à l'étranger, ce qui multiplia les frais et nous nuisit dans la concurrence. On le sentit, et l'on abandonna un moment cette restriction; mais bientôt après elle fut de nouveau exigée dans l'intérêt du *fermier des droits* qui craignait d'être inexactement payé si les déclarations de la contenance des cargaisons faites en Amérique ne pouvaient pas être contrôlées à l'arrivée dans un port de France. Un règlement de 1727 (4) établit plus exactement les rapports entre la mère-patrie et les colonies, et les conditions auxquelles un certain nombre de ports du royaume furent admis à prendre part à ce commerce.

(1) En 1664.

(2) C'étaient essentiellement les Hollandais.

(3) FORBONNAIS, *Recherches*, etc., tome III, pag. 38 et 239.

(4) Lettres patentes d'octobre 1727.

En principe les îles ne purent être approvisionnées que par la France ; leurs denrées ne purent être expédiées qu'en France et par nos vaisseaux. Les circonstances ayant favorisé le développement de ces colonies, elles montèrent à un haut degré de prospérité, offrirent aux manufactures françaises un débouché considérable, et fournirent en tout sens la matière d'un commerce immense.

III. Vers 1778, les liens contractés avec les nouveaux États d'Amérique, et en même temps l'incertitude des arrivages d'Europe pendant la guerre, firent relâcher envers nos alliés Américains la sévérité des prohibitions. On leur ouvrit des ports francs dans les îles, et ils y prirent une part active au commerce. Après la paix (1), et conformément à ce qui leur avait été promis, des ports d'entrepôt furent accordés ou plutôt confirmés dans chaque île; les navires neutres de plus de soixante tonneaux y furent admis à débarquer des cargaisons de bois de toute espèce, même de bois de teinture, de charbons de terre, d'animaux et bestiaux vivans, de morues et poissons salés, de riz, maïs et légumes, de cuirs en poil ou tannés, de pelleteries, de résines et goudrons; il leur fut permis d'exporter seulement des sirops et taffias, ou des marchandises venues de France. Outre les droits locaux et un droit particulier sur les salaisons, qui devait être converti en prime d'encouragement pour l'introduction des morues de pêche française, l'exportation et l'importation des étrangers étaient assujetties à un impôt d'un pour cent de la valeur des objets.

(1) Arrêt du Conseil, du 30 août 1784.

Ces exceptions au régime prohibitif excitèrent des réclamations dans nos ports; elles furent le sujet d'une discussion prolongée dans l'assemblée des députés du commerce (1), mais ils conclurent au maintien de l'arrêt du Conseil ; une dépêche ministérielle (2) en confirma l'exécution, et ajouta aux marchandises que les étrangers pouvaient introduire, la bière, le tabac et le sel.

IV. Peu d'années après, la révolution avait tout changé : l'affranchissement des esclaves et les droits de citoyens conférés aux hommes de couleur, soulevèrent à la fois l'orgueil, la licence et la férocité. Les colonies furent vingt fois ravagées. Il ne faut plus parler de St.-Domingue. La Martinique devint une colonie anglaise (3) ; rendue à la paix d'Amiens, elle fut destinée à reprendre, ainsi que la Guadeloupe, le régime de 1784 (4) ; mais la guerre obligea bientôt à abandonner ces îles à leurs propres forces ; elles retombèrent au pouvoir des Anglais (5) ; à la paix générale, elles ne furent restituées qu'après de longs délais (6), non sans avoir été extraordinairement pourvues de marchandises anglaises ; d'ailleurs les îles voisines de Ste.-Lucie et de la Dominique, restées à l'Angleterre, étaient des foyers d'une inévitable contrebande ; enfin l'ordre de remettre en vigueur l'arrêt de 1784 n'avait été nullement exécuté.

(1) En 1785.

(2) Du 3 mars 1786.

(3) 25 mars 1794. La Guadeloupe avait été prise à peu près la même époque; mais elle fut reprise par les Français presque aussitôt.

(4) Décret du 4 messidor an x.

(5) 24 février 1809 et 5 février 1810.

(6) Décembre 1814.

Mais un nouvel événement fit encore rentrer les Anglais à la Martinique comme auxiliaires (1), et à la Guadeloupe en vainqueurs (2); ainsi la possession de ces colonies fut encore retardée pour nous, et l'ordre à y établir en souffrit long-temps. Les Anglais avaient ouvert les ports à tous les pavillons; après leur retraite (3), le leur jouit encore de la libre admission à la Guadeloupe jusqu'au 1er décembre 1816.

Cette fréquentation, les liaisons formées, les habitudes prises, ne laissèrent pas s'établir un régime légal invariable. Des colons ne pouvaient être disposés à dépendre de la France pour se défaire de leurs denrées quand ils avaient des acheteurs à leur porte, ni attendre leur subsistance des envois de nos armateurs, découragés eux-mêmes par les abus introduits, par la concurrence qui leur était opposée, par des mesures arbitraires toujours supposées d'urgence. La contrebande fut mal réprimée; les administrateurs se crurent obligés, à plusieurs reprises, d'autoriser l'entrée des farines américaines, et la sortie des sucres pour les payer; en donnant ces permissions on se défiait tellement des bonnes raisons, que l'on en publiait de mauvaises; les sucres qui seraient livrés aux Américains étaient de *si mauvaise qualité*, disait-on, que la France n'en voudrait pas. L'année de pénurie, qui donna tant d'inquiétude pour les subsistances du royaume, obligea le gouvernement lui-même à ordonner (4) l'admission

(1) 23 mai 1815.
(2) 10 août 1815.
(3) Juillet et août 1816.
(4) Ordonnance du 10 septembre 1817.

des farines étrangères dans les colonies; elles y ont été reçues jusqu'en octobre 1819.

On trouve dans l'intervalle des actes des autorités locales qui ont aussi pris sur elles de permettre l'importation de divers articles de consommation, comme le tabac, le sel, l'huile de poisson, etc. Ces introductions, et l'exportation des sucres qui en étaient ordinairement la suite, n'étaient pas les seules infractions dont se plaignaient les armateurs français. Le cabotage d'une île à l'autre paraît avoir été le prétexte de beaucoup d'opérations de contrebande combinées dans les îles anglaises du voisinage; enfin il a fallu user de toute la sévérité du gouvernement pour réprimer l'usage contracté par les administrations coloniales, de donner à des navires étrangers, le pavillon français par des *francisations* irrégulières.

V. Après avoir rappelé les colonies aux réglemens (1) qui assurent à la mère-patrie le monopole de leurs productions et de leurs consommations, et avoir essayé de remettre quelque ordre dans un pays si déshabitué des anciennes règles, le gouvernement s'est sérieusement occupé de rechercher quel régime convenait au fond, soit pour mieux rattacher ces îles à la France, soit pour s'assurer la jouissance non interrompue des priviléges qui seront maintenus. Au moment où j'écris, une commission d'administrateurs de la marine et de négocians a été appelée, et des colons y ont concouru. Les chambres de commerce sont consultées, et le conseil général de commerce

(2) La loi du 30 floréal an x, à la paix d'Amiens, laissait au gouvernement le soin de régir les colonies à sa volonté pendant dix ans. L'art. 73 de la Charte constitutionnelle dit seulement qu'elles seront gouvernées par des lois et réglemens particuliers.

doit résumer et discuter les avis sur certaines propositions qui ont été faites.

Dans une telle situation, il me convient mal de hasarder un sentiment. J'oserai témoigner mon regret cependant de ne voir offrir que des palliatifs, et de sentir trop bien que dans la position donnée, il ne saurait se présenter d'autres remèdes. Les inclinations des colons pour un commerce libre sont très-évidentes, et il est impossible de nier que leurs intérêts y sont conformes. D'un autre côté, la France n'est pas en mesure de compter sur les défenses et sur les prohibitions. On propose d'augmenter la force des douanes dans les deux îles; mais, à une si grande distance, loin de tout cet appareil de contrôle établi sur nos frontières, et qui chez nous même rassure à peine contre l'inexactitude et la collusion, il est impossible de prendre une grande confiance dans une surveillance que le moindre écart peut rendre vaine; elle sera active et unanime un moment : on choisira les hommes un à un, mais, au premier remplacement, la négligence et la corruption s'introduiront d'elles-mêmes. Le voisinage des étrangers, les voies qu'ils ont préparées avant de quitter nos îles, excluent d'ailleurs l'espérance de fermer le passage à la fraude.

Il est juste que les subsistances des colons soient assurées, et même qu'on leur garantisse leurs approvisionnemens en tout genre; à défaut, par le droit naturel, ils sont autorisés, à les chercher où ils les trouvent. Il faut aux deux îles sept mille quintaux métriques de farine tous les mois. A moins que le gouvernement ne se charge de les fournir, ce qui aurait des inconvéniens de plus d'une espèce, même envers le commerce, aucun armateur n'étant obligé d'y pourvoir, et l'espérance d'une bonne vente étant le seul motif

qui les engage à charger des vivres, il est certain que l'inquiétude peut se renouveler tous les mois; et il n'est pas possible d'obliger des colonies à vivre dans une telle anxiété sans leur permettre d'assurer leur nourriture par d'autres voies.

Les colons insistent sur un autre motif de plainte, et si le fait est exact, il est impossible, en bonne justice, de fermer les yeux sur ce point. Ils ont établi, par des calculs publiés, et que nous n'avons pas vus contredits, que leurs sucres bruts achetés dans les ports de mer des îles, à 50 livres argent des colonies (27 fr. 77 cent.) les 50 kilog., et vendus en France à 60 francs les 50 kilog., en payant le droit de 45 francs les 100 kilog., donnaient au commerçant 209 francs de perte sur cinq cents kilog. de denrée; or, 50 liv. dans les îles sont un cours moyen qui, les frais de vente et de transport déduits, ne produit à l'habitant cultivateur que *soixante-huit francs* pour prix de *cinq cents kilog. de sucre*. S'il est ainsi, il n'y a pas de législation suffisante pour obliger l'armateur à faire de si mauvaises affaires, et le colon à cultiver pour une si modique récompense, ou plutôt à se contenter de tirer de sa denrée un si mauvais parti, s'il en peut entrevoir d'autres.

Il paraît que les premières propositions sur lesquelles on a cru devoir délibérer, sont la faculté à rendre aux colonies de recevoir des étrangers leurs approvisionnemens de bouche et de denrées de première nécessité, moyennant certains droits, et la permission d'exporter leurs sucres à l'étranger en toute quantité et qualité, pourvu que ce soit par *bâtiment français*; en supposant que ce projet soit mis à exécution, il faudra voir si cette réserve en faveur du

pavillon de la métropole ne sera pas présentée bientôt comme un obstacle à la certitude des approvisionnemens; si l'on ne dira pas qu'on ne peut attirer les secours étrangers d'une manière certaine sans offrir des cargaisons de retour, etc. (1).

La pensée de faire de nos îles des lieux de franchise propres à répandre les produits français dans toute l'Amérique, toute plausible qu'elle est peut-être, s'écarte trop des idées de dépendance et de double monopole sous l'influence desquelles toutes les colonies furent autrefois établies, pour avoir été franchement proposée. On a demandé seulement si l'on ne pourrait ouvrir quelques ports francs; mais on a justement remarqué que des entrepôts de cette nature dans un angle d'une contrée soumise à un régime de prohibition, seraient trop difficiles à établir et à garder au milieu des causes et des habitudes de contrebande qui rendent si incertain tout système colonial fondé sur l'action des douanes. On s'est contenté de proposer que l'importation des étrangers et les exportations ne pussent se faire que sur quelques points privilégiés, et il ne faut pas oublier de dire que là, comme ailleurs, les jalousies locales sont venues compliquer toutes les questions, réclamer des préférences exclusives, ou récriminer contre des privilèges.

VI. Ce dont les colons auraient le plus besoin et ce qu'ils sollicitent avec le plus d'insistance, c'est la diminution des droits de douane à l'entrée de leurs sucres en France; et d'abord on peut demander si des droits sur des produits d'une province française, d'une culture nationale alimentée de capitaux fran-

(1) On devrait s'attendre à ces plaintes à plus forte raison, si l'on se décidait à permettre l'importation des farines sans autoriser l'exportation des sucres.

çais, ne présentent pas une dérogation aux vrais principes de justice et d'administration, et un reste du système des barrières intérieures. On opposera l'exemple des contributions indirectes mises sur d'autres denrées du sol, et l'on pourrait répondre que celles des colonies ne sont pas exemptes de droits locaux et généraux (1) perçus dans les îles et au départ; la meilleure raison, après tout, sera l'usage universel et les besoins du trésor; et il n'y aura rien à répondre. On pourra cependant demander encore si l'imposition n'est pas trop forte quand elle correspond (2) à 80 pour 100 du prix brut auquel le cultivateur vend son sucre sur son habitation, ou quand elle surpasse plus

(1) On avait imposé en 1814 un droit d'entrée à la Martinique de 2 $\frac{1}{2}$ pour %, et un droit de sortie revenant à 5 $\frac{1}{4}$ pour %; on exigeait même, pour lever ces droits sur le juste montant des achats et des ventes, que les commerçans produisissent leurs livres. Cette forme inquisitoriale et l'impôt en lui-même excitèrent de justes réclamations; on en trouve d'imprimées à Saint-Pierre de la Martinique, en date du 20 décembre 1814. Dans le dernier état, suivant une circulaire du département de la marine, du 7 février 1818, les droits de douane dans les colonies ont été réduits à 1 pour % d'entrée, et à 2 pour % de sortie, sans addition de centimes. Dans la pétition des commerçans de la Martinique, juillet 1819, on trouve un compte figuratif, d'où il résulte qu'outre ce droit de douane, dit d'*Occident*, de 2 pour %, les sucres, avant leur sortie, ont payé d'autres droits coloniaux de 2 pour % et un peu au-dessus.

(2) Le droit de douane en France est de 45 fr. le quintal décimal, plus le décime additionnel; en tout 49 francs 50 centimes. Les colons comptent le prix de vente du sucre brut sur l'habitation à 50 liv., argent des colonies, les 50 kilogr., ou 55 fr. 55 centimes, argent de France, les 100 kilogr. Ils établissent que, mis à bord, les 100 kilogr. ne rendent plus au propriétaire que 136 fr. argent de France, et ils calculent le prix à l'arrivée en France à 60 fr. les 50 kilogr., droit acquitté. Les 100 kilogr., le droit déduit, représentent donc 70 fr. 50 cent., sur quoi 49 fr. 50 cent. sont bien 70 pour %; ce qui

de trois fois le prix net qu'il en retire après avoir conduit le sucre jusqu'à bord, ou enfin quand elle se monte à 70 pour 100 du prix de vente en France à l'entrepôt. Lorsque les colons ont demandé d'abaisser des droits qui leur sont si contraires, on a préféré prendre un parti différent, mais plus conforme au système des douanes tel qu'il est aujourd'hui conçu : on a augmenté le droit des sucres étrangers, en supposant que cette faveur relative procurée à ceux des colonies, remplacerait suffisamment un adoucissement absolu sur un impôt écrasant. Tel est donc cet impérieux besoin que nous nous sommes fait des denrées coloniales et particulièrement du sucre, qu'en dépit de l'immense concurrence avec laquelle il est produit et offert de toutes parts à l'Europe, il dépend des gouvernemens de jeter sur cet article une taxe supérieure à sa valeur entière, et de doubler ainsi le prix auquel on pourrait le vendre dans nos ports, sans que la consommation s'en arrête. Il a fallu l'excès des droits violemment imposés sous un autre régime, pour forcer les particuliers, les uns aux privations, les autres du moins à l'économie.

VII. Quoi qu'il en soit, le tarif du droit sur les sucres est devenu une œuvre excessivement combinée; comme on a voulu garder 45 francs pour point de

---

signifie 70 pour % sur la denrée, sur le fret, sur tous les déboursés qui ont été ajoutés au premier coût pour les frais de toute nature.

Le prix de 50 liv., argent des îles, présenté comme le cours notoire sur l'habitation, est apparemment exact; on n'avancerait pas ainsi une assertion qui serait susceptible d'un démenti. La chambre de Commerce du Havre a imprimé un mémoire en 1819, où elle ne calcule le prix de vente à l'entrepôt qu'à 50 fr.; le compte ci-dessus qui le met à 60 fr. n'a donc rien d'exagéré. Les prix courans de nos ports en font également foi.

départ en appliquant ce droit aux sucres bruts des colonies, et taxer les autres provenances de degrés en degrés, les droits supérieurs se sont trouvés fort élevés. Pour mettre la colonie de Bourbon dans une sorte d'égalité avec celles d'Amérique, on a dû avoir égard à la plus grande distance, et à la navigation plus coûteuse ; on a baissé le droit de quelque chose par cette considération. On a favorisé ensuite les produits coloniaux, en taxant parmi les sucres de l'Inde, les *blancs*, quoique *bruts*, autant que les *terrés* autres que blancs. On a fait une légère différence sur le droit en faveur de ceux qui viennent de nos comptoirs en Asie, par opposition à ceux qui sont fournis par les étrangers.

Chaque classe, bruts, bruts blancs, terrés, terrés blancs, est graduée pour ce qui vient des pays de production hors de l'Europe, ou des entrepôts de l'Europe; et sur le tout, le pavillon étranger a une surtaxe à supporter par-delà le droit imposé sur le pavillon français (1).

(1) Droits d'entrée des sucres fixés par la loi du 7 juin 1820.

COLONIES FRANÇAISES.	COMPTOIRS FRANÇAIS.	PAYS ÉTRANGERS.		
			Navires français.	Navires étrangers.
Bruts sans distinction de nuance.	*Bruts autres que blancs.*			
De l'Ile-Bourb. fr. 37 50 c.	De l'Inde. fr. 60.	De l'Inde....	fr. 65 les 100 k.	fr. 90
Des colonies en Amérique. . . fr. 45 »		Des autres pays hors d'Europe..	75	
		Des entrep. d'Europe.	85	
	Bruts blancs.			
	De l'Inde. fr. 70.	De l'Inde.	75	fr. 100.
		Des autres pays hors d'Europe.	85	
		Des entrep. d'Europe.	95	

Il me paraît difficile que ces différentes charges laissent subsister aucun rapport avec les entrepôts étrangers en Europe. Mais si nous ne voulons pas renoncer à tout commerce avec le continent d'Amérique, même en consentant à le réduire à celui que ferait notre pavillon, il faut veiller à ce que le tarif n'équivaille pas à une prohibition sur les sucres, que ces régions ont principalement à donner en payement de nos marchandises. Enfin, si nous regardons les voyages de l'Inde comme nécessaires à l'encouragement et à l'exercice de notre marine marchande, il faut réserver de la place pour leurs sucres, presque la seule denrée importante qu'on puisse en rapporter à ces heures.

VIII. Cependant on voit de temps en temps quelques efforts pour faire obtenir aux colons l'exclusion absolue, formelle ou implicite, des sucres étrangers en France. A raison de ce monopole que la mère-patrie prétend sur leurs produits, ils pensent que celui

Suite du tarif de l'autre part.

COLONIES FRANÇAISES.	COMPTOIRS FRANÇAIS.	PAYS ÉTRANGERS.	Navires français.	Navires étrangers.
	Terrés autres que blancs.			
	De l'Inde.. fr. 70	De l'Inde.	fr. 75 les 100 k.	fr. 105
		Des autres pays hors d'Europe.	95	
		Des entrep. d'Europe.	100	
Terrés sans distinction de nuance.	*Terrés blancs.*			
De l'Ile-Bourbon. . fr. 60	De l'Inde.. fr. 90	De l'Inde.	95	125
Des colonies en Amérique . . . . . fr. 70		Des autres pays hors d'Europe.	115	
		Des entrep. d'Europe.	120	

de la consommation du royaume leur est dû tout aussi justement, et qu'il leur suffit, pour soutenir cette thèse, de prouver qu'à la rigueur ils pourraient produire autant de sucre que nous en consommons. Espérons que la liberté qu'il est question de leur laisser d'en vendre au dehors, puisque aussi-bien ils l'ont presque de fait, dispensera de combattre sérieusement une proposition qui, à l'avantage douteux et malheureusement précaire de deux îles, ferait sacrifier le commerce maritime avec tout le reste du monde, et qui mettrait vingt-neuf millions de consommateurs à la merci d'un petit nombre d'armateurs et d'un ouragan.

IX. Mon dessein n'est pas de rabaisser la valeur de nos possessions. Sans parler du prix qu'on met toujours à une propriété, principalement quand c'est le reste de celles dont on faisait sa richesse, elles fournissent un aliment et un but à la navigation, et versent des produits considérables en denrées qui nous sont devenues nécessaires et qu'il faudrait demander ailleurs. En 1818 nos deux îles ont employé deux cent soixante quinze navires du port de soixante-cinq mille tonneaux et occupé quatre mille neuf cents de nos marins. Mais il est juste de remarquer que le seul port du Havre, qui en 1819 a reçu le quart de cette navigation (soixante-huit vaisseaux) (1), en a vu arriver cent seize (2) des autres pays du monde, en ne comptant que les français, et en outre vingt et un (3)

(1) 80 en 1820.

(2) 143 en 1820.

(3) 11 en 1820. *Voyez* un Mémoire très-curieux, intitulé: *Coup d'œil sur les progrès du Commerce maritime du Havre, pendant l'année 1820.*

de nos autres possessions d'Amérique, d'Afrique ou d'Asie; ce fait seul montre qu'en ménageant la Guadeloupe et la Martinique il ne serait pas à propos, sous le rapport de notre marine marchande, de sacrifier nos autres buts de navigation.

Les deux îles avaient fourni en 1818 pour 76 millions de denrées coloniales, évaluées au prix de vente en Europe, le droit non compris. Elles avaient reçu pour 14,500,000 francs de nos articles, valeur au cours des ports de départ. Avec un tel excès de produits exportés sur les provisions reçues de la métropole, et la répétition annuelle de cet état de choses, les colonies devraient être immensément riches et regorger de capitaux; mais il en est autrement, et tous les écrits comme tous les témoignages qui en viennent, annoncent au contraire, une pénurie extrême, capable de nuire aux avances dont la culture a besoin. Mais le bas prix de la première vente des denrées, tel que nous avons remarqué qu'on nous l'indique, rend assez compte de la différence entre le résultat réel et l'apparent. Dans ce que nous comptons comme la somme des exportations des colonies, la moindre portion est celle qui revient au cultivateur; il en reste dans les îles une autre portion pour les frais de futailles, de transports, etc. Il s'en perd une autre en impôts, mais la plus grande partie de la valeur calculée reste en France pour le fret gagné par les vaisseaux de la mère-patrie, et pour les frais et droits d'assurance, de réception, de magasinage et de vente. La somme de nos importations dans les colonies doit être grossie par la même raison du fret de leur transport. Enfin, nos états ne présentent pas la totalité des consommations pour les-

quelles les îles dépendent de l'extérieur. En 1817 la Martinique seule avait reçu pour plus de 7,000,000 de produits étrangers, et avait livré hors de France 3,100,000 francs des siens; les approvisionnemens en farines n'étaient pas compris dans ces importations, et nous avons vu que la crainte de la disette les a fait multiplier à plusieurs reprises.

Avant la révolution, le luxe et l'insouciance des colons étaient passés en proverbe. On a pu voir que le commerce français accuse les habitudes qui dominaient dans les îles d'avoir introduit chez les marins qui les fréquentaient, ce besoin de consommer, ce goût de dépense qui nuit si fort à l'économie de notre navigation. J'ignore si quelque chose de ces penchans n'est pas resté au milieu de la décadence des fortunes. Cette cause morale pouvait compliquer l'effet de toutes les autres. Il est certain que les colons invoquent à grands cris les secours du crédit. Il paraît que toutes les traites qu'ils fournissent sur la France sont loin d'être payées exactement, et qu'on achève leur ruine par des comptes de retour qui leur coûtent jusqu'à 50 pour 100. Ils avaient demandé une mesure de l'autorité qui limitât la perte à 10 pour 100 outre l'intérêt du retard à raison de 6 pour 100, et les frais réels. Ils proposaient une banque coloniale dont ils pensaient que la banque de France aurait pu faire les fonds; plan qui avait été plutôt combiné sur les besoins que sur la possibilité de l'exécuter (1). Il est infiniment dé-

(1) Il est probable que les embarras de la circulation sont augmentés par un mauvais système monétaire. On conserve dans les colonies une manière de compter dite en *argent des îles*, et j'ignore si l'on fait assez d'efforts pour déraciner cette habitude antinationale; elle ne se borne pas à donner un autre nom aux

sirable que les consultations que tient le gouvernement parviennent à découvrir un système qui concilie tant de difficultés, qui soit mitoyen, s'il y a de bons partis mitoyens, entre le monopole des approvisionnemens et des débouchés sous lequel la métropole doit, dit-on, tenir toute colonie, et la certitude d'être nourri et de tirer un juste prix de ses denrées, à laquelle le colon a un droit non moins incontestable; entre la protection et la préférence que la France doit aux productions de ses colonies, et la liberté dont le commerce maritime ne peut se passer, à moins de vouloir le limiter à celui de deux îles qu'un coup de canon peut nous ravir un jour. Il faut encore qu'on trouve le moyen de mettre d'accord ce qui est dû à des circonstances urgentes, quand les colonies en sont frappées, avec les pouvoirs régu-

mêmes sommes : cette valeur des îles est variable, flottante, et me paraît beaucoup ressembler à la *monnaie abusive* des Italiens. Autrefois 100 fr. de France y valaient 150 liv. On voit, par une proclamation des autorités de la Guadeloupe, du 30 avril 1817, que dans les derniers temps le change légal était 166 $\frac{2}{3}$; que l'on payait les troupes et les fonctionnaires sur ce pied; mais que le commerce avait établi pour mesure 185. L'administration adopte ce nombre, et en conséquence fixe dans son tarif la valeur de l'écu de 5 francs à 9 liv. 5 s. argent des îles. En même temps, le tarif de la Martinique (du 14 avril 1817) adopte 180 pour change légal, et donne 9 liv. des îles pour valeur à notre écu. Ce dernier tarif, par une singularité remarquable, fixe notre pièce d'un franc à 1 liv. 17 s. 6 d.; en sorte que cinq pièces d'un franc valent 9 liv. 7 s. 6 d., et l'écu 9 liv. seulement.

On voit dans ces actes de l'autorité que les îles avaient été encombrées d'un mauvais billon, sous le nom de *mocea*. On y remarque encore que les Anglais, dans leur séjour à la Guadeloupe, avaient enlevé un *neuvième* aux *gourdes* (piastres fortes d'Espagne), et néanmoins en avaient maintenu le cours à 9 livres, la valeur de celles qui n'avaient pas subi cette réduction ayant été portée à 10 liv.

liers et circonscrits qui doivent appartenir à leurs administrateurs, et surtout avec l'uniformité de procédés et de conditions que le commerce français a besoin de trouver sur un marché, où tous ses calculs ont pour base la promesse de ne point rencontrer de concurrens inattendus.

J'ajouterai une observation sur la prétention des colons d'obtenir le privilége exclusif de fournir la France de leurs denrées : sans le leur donner expressément, on a voulu leur assurer une très-grande préférence non-seulement dans la composition du tarif, mais encore en affectant de n'admettre que leurs productions à l'entrepôt fictif, en sorte qu'elles se trouvent seules établies naturellement et d'avance au milieu de la consommation. Nos îles ont été entre les mains des Anglais ; et alors au contraire ces possesseurs ne souffraient l'entrée de ces denrées chez eux qu'en entrepôt et uniquement pour la réexportation, de peur que les produits des nouvelles conquêtes ne fissent concurrence aux priviléges des anciennes possessions. Quelle condition différente ! Il est vrai que les Anglais avaient ouvert les deux îles à tous les pavillons, et la liberté du commerce est une grande compensation de toutes les défaveurs.

J'ai beaucoup parlé des sucres de nos deux îles, particulièrement des sucres bruts ; c'est leur denrée principale. La culture des cafés, qui exige des soins plus longs, y a été assez négligée et a peine à se relever. Les sucres terrés de ces îles sont aussi moins prisés que les bruts ; on a proposé plusieurs fois d'y défendre le terrage, parce que, le sucre brut pesant davantage, ce serait autant de fret que les vaisseaux de la métropole gagneraient de plus. Il y a de la bonne foi

dans cette proposition de prohiber une industrie et d'imposer de nouveaux faux frais aux Français d'outre-mer pour faire gagner de ce côté-ci quelques salaires de plus ! autant vaudrait ordonner que le sucre ne pût venir qu'en double ou triple futaille. On ne gagne pas long-temps des salaires à transporter de la terre ou du bois inutile : il y a un profit plus certain à obtenir en s'attachant à naviguer avec autant d'économie que les autres peuples.

X. Cayenne est une colonie dont les progrès ont souffert beaucoup de contrariétés ; elle a été rendue à la France fort tard, après la dernière paix générale. Son territoire est fertile ; il a reçu le cannellier de Ceylan et le giroflier des Moluques par les soins du célèbre voyageur et administrateur M. Poivre, intendant de l'île de France. On paraît éprouver de la difficulté à établir des cultivateurs en nombre suffisant dans un pays fertile, mais malsain, qu'une population nombreuse et laborieuse améliorerait probablement.

XI. Par-delà le cap de Bonne-Espérance, près de l'Afrique et sur le chemin de l'Inde, nous possédions deux belles colonies, l'île de France et l'île de Bourbon.

La première a des ports excellens qui en font naturellement, et après le cap de Bonne-Espérance, le lieu de relâche de la navigation entre l'Europe et les Indes ; la position est encore plus favorable au commerce que le territoire à la culture ; l'île est d'ailleurs peuplée et riche. Nous l'avons perdue à la paix générale.

L'île de Bourbon, qui nous reste, était regardée comme une annexe de l'île de France. La culture,

Digitized by Google

principalement celle des cafés, y a pris un très-grand développement, et c'est une excellente propriété agricole ; mais il n'y a point de bon mouillage, ce qui tient le pays dans une dépendance évidente de ses rapports avec l'île de France ; d'ailleurs, quand les deux îles ne formaient pour ainsi dire qu'une seule colonie, les meilleures ressources et les hommes qui les possédaient avaient dû s'établir dans la principale ; la séparation, en laissant Bourbon à elle-même, ne peut manquer d'y avoir beaucoup réduit l'aisance et les moyens de l'entretenir.

Un commerce réciproque s'est établi ou conservé entre les deux îles voisines, et leurs administrateurs se sont empressés à le favoriser. Par des ordonnances respectives (1), les navires des deux nations, passant d'une île à l'autre, furent exactement assimilés aux nationaux pour les droits de navigation, de tonnage, etc. ; quant aux marchandises, les denrées coloniales du cru de l'une furent déclarées admissibles dans l'autre en entrepôt, sous un droit d'un et demi pour cent, les produits du pays en entrepôt ou en consommation à volonté, les marchandises d'Europe en consommation seulement ; les grains, riz, maïs, légumes, francs de droit à l'entrée et à la sortie ; l'introduction des rhums et aracks seule réciproquement prohibée ; les droits d'entrée fixés à 4 pour 100 de la valeur en sus de ceux que payeraient les mêmes articles apportés d'Europe par bâtiment national ; ceux de sortie de même à 8 pour 100 en sus des droits d'exportation pour l'Europe ; les deux pavillons également traités sous ce rapport.

(1) Des administrateurs français, du 10 juillet 1818.
Du gouverneur anglais, du 24 du même mois.

La proposition d'une réciprocité bien plus étendue parut tout à coup dans un ordre du conseil d'Angleterre (1); elle embrassait les rapports entre l'île Maurice (île de France) et les nations étrangères en général. Suivant ce règlement, il est permis aux navires anglais d'importer à l'île Maurice des marchandises de tous les pays, à l'exception des articles de manufactures étrangères où entrent le coton, la laine, le fer ou l'acier; et de réexporter partout des cargaisons d'articles crus, fabriqués ou importés dans l'île.

Il est pareillement permis aux bâtimens des nations en paix avec l'Angleterre d'exporter et d'importer, aux mêmes droits et conditions que les Anglais eux-mêmes, sous leur pavillon, *à condition* que dans leurs pays respectivement les Anglais pourront importer de l'île Maurice, ou exporter pour cette île, également sous les mêmes droits et conditions que les nationaux sous leur propre pavillon. Cette offre, si libérale en apparence, était présentée avec une confiance telle, qu'on y joignait la déclaration d'exclure les pavillons de tous les peuples qui n'accepteraient pas immédiatement cette réciprocité.

Elle se trouvait inconciliable avec notre système des surtaxes, que le commerce ne paraissait nullement en disposition de proposer d'abandonner. Mais il faut rendre justice au gouverneur de l'île Maurice (2), qui se trouvait en Europe et qui voyageait en France; il employa tout son crédit pour lever les

(1) Du 28 mai 1819.

(2) M. Farquhar; il a désiré le titre d'associé étranger de notre société d'encouragement pour l'industrie, et l'a obtenu par acclamation.

difficultés d'un arrangement, et il y parvint. D'abord il fut reconnu en Angleterre qu'à *l'exportation* de France, le pavillon étranger jouit absolument des mêmes conditions que le français; c'était la moitié de la réciprocité établie d'avance. Quant à l'importation, nous avons, au préjudice de l'étranger, la surtaxe qui est communément de 10 pour 100 des droits d'entrée, et plus forte sur quelques articles; mais on remarqua que cette surtaxe n'affecte que la partie qui entre dans la consommation intérieure; ce qui reste à l'entrepôt et se réexporte ne paye chez nous qu'un droit de balance, et il est, pour le Français ou pour l'Anglais, sans distinction dans la quotité. Il était juste de nous tenir compte de ces égalités existantes; en conséquence l'admission des navires français à l'île Maurice fut maintenue (1) à condition que les cargaisons qu'ils y prendront y acquitteront une surtaxe de 8 pour 100 du montant du droit de sortie commun aux vaisseaux anglais. Quant à l'entrée, les droits sont égaux pour les cargaisons des deux pavillons; cette réciprocité durera tant qu'en France les navires anglais continueront à ne pas payer de plus forts droits de sortie que les Français; aussi chacun de nos navires, partant de nos ports pour l'île de France, doit-il porter un certificat des douanes françaises visé par le consul anglais, qui atteste « que le navire n'a pas payé, à son départ » de France, de moindres droits de sortie sur les » marchandises de la cargaison que n'en aurait payé » un bâtiment anglais. »

XII. Nous possédons encore des colonies en

(1) Ordre du conseil d'Angleterre, du 12 août 1820; il établit le même régime pour le cap de Bonne-Espérance.

Afrique à l'embouchure du Sénégal, sur les îles de Gorée et St.-Louis; c'est le reste de plusieurs établissement formés dans ces régions, que nos navigateurs avaient découvertes dès 1364.

La traite des nègres était le principal objet qui attirait de ce côté. Le commerce des gommes intéressa aussi à la possession du Sénégal, mais cette colonie eut sa part des vicissitudes de chaque guerre; d'ailleurs les riches cultures des Antilles détournaient de la pensée d'aller mettre en rapport, à grands frais, des terres nouvelles en Afrique.

Depuis la perte de St.-Domingue, on a conçu des plans différens; on s'est persuadé que la population française avait besoin d'aller chercher de nouveaux asiles; et, avant d'avoir constaté cette nécessité fort douteuse, avant d'avoir examiné quelle partie de cette population se réduirait à l'exil, avec quelles ressources elle irait chercher fortune, à quels travaux elle serait propre, on a excité des émigrations pour le Sénégal. Des plans bizarres de particuliers, mal arrêtés, où dominait cette impatience française si facilement suivie du découragement, ont été contrariés par les événemens les plus sinistres. Les essais du gouvernement, faits avec mesure, ne semblent pas encore prêts à donner de grands progrès à ce qui restait de l'ancienne colonie. Il paraît que la terre pourrait recevoir des cultures précieuses, mais il faudrait des capitaux et des bras; les habitans de Gorée n'ont d'inclination que pour la mer et le cabotage; ils demandent que leur colonie soit un port franc, un entrepôt ouvert à toutes les nations; ceux de St.-Louis sont plus affectionnés au commerce intérieur qui, en remontant le fleuve du Sénégal,

offre de la poudre d'or, du morfil, des peaux et des cires avec de la gomme, et paraît susceptible de fournir des rapports intéressans avec les régions méditerranées de l'Afrique ; mais ces vues mêmes, et probablement la multiplicité des objets, bornent les soins, les moyens et la suite, qu'on voudrait porter les habitans à accorder aux établissemens agricoles. On engage autant que possible les nègres libres à travailler la terre pour leur compte ou comme journaliers. Il paraît que là où les naturels du pays sont encore tenus en servitude par leurs princes, les esclaves que nous n'achetons plus sont loués comme travailleurs par leurs maîtres. En ce moment la culture du coton semble s'étendre, mais tout est encore si reculé ou si difficile, qu'il en coûte la valeur de deux livres de coton pour le salaire de l'égrenage d'une seule.

XIII. Chacune de nos colonies a besoin qu'une somme soit annuellement destinée pour ses dépenses. Elles sont portées au budget du département de la marine et des colonies ; les comptes rendus pour 1818 indiquent une dépense d'environ six millions pour le tout, les traitemens des fonctionnaires y compris. Les droits et impositions levés dans ces établissemens se dépensent en sus. Le trésor trouve abondamment la compensation pécuniaire de ces déboursés par la perception des droits de douane sur les produits que les colonies nous versent. On pourrait dire que si au lieu de leurs denrées ménagées dans le tarif, nous en recevions la même quantité d'étrangères, il rentrerait une plus forte somme ; mais ce n'est pas à ce calcul étroit et fiscal qu'il faudrait s'arrêter. En raisonnant dans le système actuel, si nos colonies

Digitized by Google

sont de vraies provinces françaises, si leurs produits sont une partie de la richesse nationale et du revenu annuel du capital français, si elles donnent un aliment à notre navigation, elles payent suffisamment ce quelles coûtent; et, loin de regretter ce qu'elles consomment par opposition aux droits levés sur leurs denrées, ce qu'il y aurait de plus désirable ce serait qu'elles fussent tout-à-fait affranchies de ces droits, comme appartenant à un véritable commerce intérieur.

Il y aurait un autre point de vue à considérer. Quelques bons esprits demandent si deux îles perdues entre tant de colonies et de puissances insulaires et continentales, peuvent être conservées avec sécurité sous un régime exclusif et prohibitif dont on reconnaît qu'il est impossible de maintenir la rigueur entière; et si leur affranchissement commercial, qui leur ouvrirait tant de branches de commerce direct et interlope, ne serait pas pour la mère-patrie le moyen à la fois le plus sûr de les garder, et le plus utile pour en tirer parti conformément au temps et à la tendance naturelle des choses.

CHAPITRE VII.

Établissemens et Commerce dans l'Inde.

Argument. — 1. Notice sur les Établissemens dans l'Inde; — 2. Progrès des Anglais; — 3. Dernier état de nos Possessions; — 4. Application du tarif des Douanes à nos retours de l'Inde; — 5. Rapports commerciaux avec les Établissemens anglais; — 6. Système d'exploitation du commerce de l'Inde par des Compagnies; — 7. Ancien Privilége du port de Lorient; — 8. Diverses expéditions en Asie; — 9. Sur un préjugé contre le commerce de l'Inde.

I. Les Anglais qui dominent dans l'Inde, les Français qui ont rivalisé avec eux, n'avaient pas été les premiers Européens établis sur les côtes de la grande presqu'île; mais les Portugais, qui avaient devancé tous les autres peuples en doublant le cap de Bonne-Espérance, sont restés dans leurs anciennes limites à Goa. Les Hollandais sont demeurés stationnés loin du Continent à Batavia et dans les Moluques; les Espagnols se contentent de leurs établissemens plus écartés encore des Philippines. La domination et l'influence sur les côtes de Malabar, de Coromandel, et au Bengale, n'ont été sérieusement disputées dans le XVIIIe siècle qu'entre l'Angleterre et la France. Après quelques expéditions entreprises par des armateurs français dès 1601, une compagnie des Indes fut formée en 1642, et dotée suivant l'usage d'un privilége exclusif; le premier but était une colonie à Madagascar; on y renonça en 1670 pour établir des comptoirs dans l'Inde. Les agens y procédèrent avec l'inconduite et la versatilité trop ordinaires aux conduc-

teurs de ces sortes d'entreprises. On se divisa, on dilapida les ressources, on fut obligé de fermer des comptoirs sans y satisfaire les engagemens contractés. Les guerres d'Europe firent ressentir leurs contrecoups en Asie. Les Hollandais prirent Pondicheri en 1693, et le rendirent à la paix de Ryswick. Un directeur habile et probe rétablissait l'ordre dans l'Inde; mais tout fut bientôt ruiné en Europe par le désordre de l'administration et par ces interventions arbitraires de l'autorité, que les chefs d'une entreprise privilégiée se croient toujours fondés à invoquer contre leurs propres commettans, contre les propriétaires dont ils ne sont que les agens salariés. Bientôt, survint le système de Law; toutes les compagnies de commerce, toutes les branches de monopole furent comprises dans son plan. La banque devait alimenter toutes les industries, et chacune devait donner ses profits en tribut aux actionnaires. Mais les variations que l'agiotage introduisit dans le prix vénal des actions, et celles des papiers-monnaies qui seuls en représentaient les valeurs, furent bientôt le seul commerce qu'on s'embarassât de faire. Tout ce qui pouvait être réel au milieu de la déception générale fut négligé; la compagnie des Indes se trouva créancière de 90,000,000 fr. au moment de la chute du système. On lui céda la ferme du tabac en compensation, et le commerce dont elle retint le privilége languit long-temps entre ses mains. Elle s'était un peu relevée, quand un administrateur plein de talent, Dupleix, alla lui rendre un grand éclat en Asie. Mais, par une fatalité singulière, l'émulation de deux hommes distingués fut une cause de désastre; un autre excellent administrateur, qui était

aussi un grand homme de guerre et de mer, la Bourdonnais, gouverneur des îles de France et de Bourbon, aux approches d'une rupture avec les Anglais, fit agréer un plan d'opérations qui devait ruiner la compagnie anglaise et détruire ses établissemens. Dupleix fut jaloux de cette intervention du gouverneur de l'Ile-de-France dans des opérations à conduire sur les côtes de l'Indostan. La compagnie française se prétendit assurée de conserver la neutralité dans l'Inde avec les établissemens anglais, et demanda que le plan de la Bourdonnais fût contremandé. On chancela, on donna des ordres contradictoires. L'intrigue domina et se changea en haine ouverte. La Bourdonnais prit Madras, et ne put tirer aucun fruit d'une entreprise brillante et d'une grande victoire navale. Dupleix, attaqué dans Pondicheri, défendit sa place et fit lever le siége; mais ces exploits par lesquels ces deux hommes célèbres rachetèrent quelques-uns de leurs torts, n'en laissèrent pas moins la compagnie ruinée. La guerre de 1755 à 1763 renouvela nos disgrâces. Après des efforts prolongés, des fautes multipliées dans l'Inde et des dissensions toujours renaissantes à Paris, entre la direction et le gouvernement, entre les actionnaires eux-mêmes le privilége de la compagnie fut *suspendu* par un arrêt du conseil du 13 août 1769, et une liquidation instituée par lettres patentes du 22 avril 1770.

La faculté de naviguer et de commercer au delà du cap de Bonne-Espérance fut alors accordée à tous les Français, à la charge de faire leurs retours dans la ville de Lorient exclusivement (1).

(1) Ce précis est extrait de l'*Histoire philosophique et politique* de Raynal, tome III.

En 1785, on imagina de créer une nouvelle compagnie des Indes. Elle s'éteignit en 1790, et quand les idées générales qui prévalaient alors contre les priviléges et en faveur de la liberté du commerce n'auraient pas entraîné sa suppression, il est peu probable qu'elle eût été appelée à prendre aucune importance.

On ne peut se le dissimuler, ce sont nos revers et nos erreurs qui ont donné à la compagnie anglaise l'immense prépondérance contre laquelle nous lutterions en vain aujourd'hui, et que nous devons attendre de voir tomber d'elle-même par la nature infaillible des choses.....

II. Les Anglais jaloux de nos anciennes liaisons avec les naturels de l'Inde, y cherchèrent de bonne heure des alliés contre nous, ou des moyens d'agression contre les nôtres. La guerre qui suivit de près la paix de 1748, commença par des hostilités où les deux nations qui venaient de se réconcilier s'engagèrent comme auxiliaires dans des querelles indiennes. Quand la destruction de notre puissance en Asie eut délivré les Anglais d'une opposition redoutable à leurs desseins, leur ambition prit son cours; ils se livrèrent à l'usurpation des territoires, et ne mirent ni frein à leurs entreprises ni bornes à leurs projets d'envahissement. Nous cherchâmes à notre tour des alliés parmi leurs ennemis; mais ceux que nous excitâmes, et dont nous ne fûmes pas long-temps en situation de seconder les efforts, succombèrent sous la puissance anglaise. Depuis lors elle a continué sans obstacles ses conquêtes, ses *héritages* et ses confiscations.

III. Dans le dernier état, à la paix générale, on nous a rendu Mahé sur la côte de Malabar, Pondi-

Digitized by Google

chéri, Yanon et Karikal sur la côte de Coromandel, Chandernagor au Bengale. Il nous reste encore, non des provinces ou des villes, mais des *loges* à Surate, à Masulipatam sur la côte de Coromandel, et dans le Bengale à Patna, Cassimbazar, Balassor, Jongdia et Dacca. Les loges sont de simples magasins que les Européens avaient obtenu d'établir sous la garantie de leur pavillon, au milieu des naturels possesseurs du pays. Ces magasins sont enclavés aujourd'hui dans les possessions anglaises; on peut en inférer avec quel désavantage nous y faisons encore quelque commerce. Quant à nos établissemens ou comptoirs, ils nous ont été rendus démantelés; nous avons consenti à n'y élever aucune fortification, et à n'y entretenir aucune autre force militaire que celle qui est nécessaire à la police intérieure. Si ces conditions sont pénibles, elles nous servent à éviter des efforts inutiles; l'Inde est aux Anglais quant à présent. De quelle force suffisante eussions nous pu armer quelques faibles citadelles enveloppées de toutes parts d'un puissant empire?

Nos comptoirs sont réduits à de très-petits territoires; ils peuvent produire un peu de poivre et fournir quelques tissus. Parmi les ressources de ces établissemens, nous avons celle des salines de Chandernagor. Elles sont l'objet d'un traité particulier avec les Anglais (1); moyennant 4 lacs de roupie sicca (1,190,000 fr. environ) qu'ils nous payent annuellement, nous leur laissons le privilége de vendre le sel sur toute la côte de Coromandel, et nous leur fournissons le nôtre à un prix moyen fixé tous les trois ans, d'après celui auquel revient le sel dans les salines des

(1) Du 7 mars 1815; MARTENS, Supplément, t. VI, p. 104.

districts anglais voisins des nôtres. Nous retenons ce qu'il faut à notre consommation à Chandernagor. Les agens anglais fournissent à ceux de nos loges dans le Bengale leur provision au prix coûtant. Nous promettons de ne pas établir le cours du sel chez nous dans le voisinage des Anglais au-dessous de ce qu'eux-mêmes le vendent, afin de ne pas exciter la contrebande dans leurs possessions.

En même temps on nous conserve le privilége d'être admis à acheter jusqu'à trois cents caisses d'opium dans chaque vente périodique et au prix moyen des ventes. On nous assure aussi l'extraction de dix-huit mille *maunds* (1), de salpêtre dans les temps où le commerce de cette denrée n'est pas entièrement libre.

IV. Dans l'état où sont nos établissemens, on n'a pu les considérer comme des colonies; les produits que nos vaisseaux vont y chercher ne sont pas ceux de notre sol et de notre culture. Dans l'échelle de nos tarifs de douane on ne les a donc point assimilés, pour la modération des droits, aux denrées proprement coloniales, mais on a mis la taxe dont ils sont frappés à un degré au-dessous de ce que payent les articles semblables venus chez nous des comptoirs étrangers de l'Inde.

V. Le commerce de nos établissemens est, comme on voit, presque totalement subordonné aux conditions que les Anglais accordent aux voisins de leurs possessions. Ils admettent aujourd'hui les pavillons de toutes les nations amies; et les navires de celles qui sont possessionnées dans l'Inde peuvent particulièrement venir, soit de leur propre pays, soit de tout

(1) Le *maund* paraît correspondre de 12 à 14 kilogr.; il y en a un de 40 kilogr. environ, dit *de factorerie*, au Bengale.

port quelconque des Indes orientales, et retourner de même; mais s'ils font leur retour en Europe, ils doivent se rendre directement dans le pays auquel ils appartiennent. Les vaisseaux des nations européennes sans établissemens aux Indes, ou des États-Unis d'Amérique, ne peuvent venir dans les territoires de la domination anglaise que de leur pays directement, ni retourner ailleurs; ils ne peuvent faire le cabotage d'Inde en Inde; il leur est seulement permis de débarquer partiellement et successivement leur cargaison primitive dans plusieurs ports des Anglais; mais qu'ils prennent ou non une cargaison de retour, ils ne peuvent se rendre dans les établissemens d'aucune nation européenne, ni dans les états d'aucun prince indien, ni en Chine. En général, les droits d'entrée et de sortie des marchandises, par les vaisseaux étrangers, sont le double de ceux qui sont payés sous le pavillon anglais. Ces droits sont dans la présidence de Madras (fort St.-Georges) de 16 pour 100 sur les importations, et de 8 sur les exportations, pour les navires étrangers (1); les deux présidences, Bombay (2) et Calcutta (fort William) au Bengale (3), ont des tarifs particuliers, mais le principe en est le même.

Un autre règlement (4) affecte plus spécialement le commerce de nos établissemens. Toute marchandise qui s'y rend des territoires de la compagnie anglaise et réciproquement paye le double droit *comme si elle avoit voyagé par bâtiment étranger*, bien

(1) Règlement du 14 avril 1812.

(2) Du 14 septembre 1813.

(3) Du 30 avril 1811.

(4) Du 10 avril 1819.

qu'elle soit venue par terre ou par mer, soit sous un pavillon asiatique, soit même par navire anglais. Le commerce des possessions anglaises avec les puissances asiatiques n'étant pas sujet à cette surcharge, il y avait lieu de réclamer le droit conventionnel d'être traité comme les nations les plus favorisées; mais on soutient en Angleterre que le traitement fait aux nations indiennes n'a jamais compté comme point de comparaison entre les puissances d'Europe, même lorsqu'elles ont fait des conventions sur leurs rapports dans l'Inde.

On voit par cet exposé combien nos établissemens en Asie sont précaires et peu susceptibles d'un grand développement de commerce.

Ils nous mettraient surtout fort peu en situation de fournir au reste de l'Europe les marchandises de l'Inde; et, en nous restreignant à notre consommation intérieure, il faut remarquer que les tissus de coton en étaient autrefois une branche considérable, et qu'aujourd'hui ils sont totalement repoussés par nos prohibitions.

VI. La médiocrité de nos relations dans ces régions lointaines rendrait assez inutile à discuter aujourd'hui la question de savoir si le commerce de l'Inde doit être fait par des compagnies ou abandonné aux négocians particuliers; mais elle a été si fameuse autrefois, si long-temps controversée, qu'elle ne doit pas être passée sous silence.

On a de la peine à se figurer, pour les choses qu'on a trouvées existantes, une autre manière d'être que celle qu'on leur a toujours vue; on s'obstine à soutenir qu'elle est la bonne et la seule possible par nombre de raisons souvent fort étrangères à celles

qui ont prévalu dans l'origine : c'est ainsi que tous les motifs si généralement allégués et tant de fois répétés en faveur des compagnies privilégiées pour le commerce des régions lointaines, n'ont aucun rapport avec les circonstances d'où elles sont nées. Des navigateurs, soit par hasard, soit à la suite des découvertes de leurs devanciers, ont exploré certaines côtes, et ont conçu qu'on pourrait y établir un trafic avantageux; mais, dans des temps où la connaissance des pays éloignés appartenait à peu de personnes, les premières entreprises de ce genre étaient regardées comme très-hasardeuses, et plusieurs marchands s'associaient pour les essayer en commun : c'est le premier fondement de toutes les compagnies de cette espèce. Dans le XVII[e] siècle, nous en voyons se former pour chaque île d'Amérique, pour le Canada, pour Madagascar, pour le Sénégal, pour l'Inde, pour la Chine; et la faiblesse de chacune de ces tentatives fait voir qu'il s'agissait simplement d'expéditions regardées comme trop aventureuses pour que personne osât y exposer seul sa fortune, quelque bornées qu'elles fussent, et qu'on n'agissait pas en vertu d'un système réfléchi sur le mode le meilleur pour conduire un grand commerce.

Mais, dans ces temps, il était reçu que l'autorité publique avait le droit de disposer de l'industrie des particuliers. D'ailleurs, toute région éloignée était si peu connue, que le commerce à y faire était une sorte *de pays de nouvelle découverte*. Autrefois les papes avaient donné, partagé et repartagé les terres que les voyageurs pouvaient rencontrer; au temps dont nous parlons, les rois concédaient à quelques-uns de leurs sujets le droit de trafiquer avec les naturels

de telle ou telle côte mal connue. Les monopoles de cette espèce étant familiers, même dans certaines branches du commerce intérieur, on ne réclamait guère contre ceux qui étaient accordés pour des voyages qui n'auraient intéressé qu'un petit nombre d'armateurs, et dont un nombre moindre encore eut été jaloux. En un mot, on formait de tous côtés de petites compagnies, parce qu'on ne se sentait pas la force de se risquer seul; et on ne les faisait privilégier que pour attirer des actionnaires par l'attrait des profits supposés au monopole.

Toutes ces sociétés croulèrent; c'est une preuve du peu de consistance des entreprises qu'elles avaient essayées. Les cinquante-cinq compagnies tombées en faillite, que l'abbé Morellet comptait, étaient celles dont nous parlons; et, d'après leur sort, loin qu'on puisse dire qu'un tel mode est nécessaire pour trafiquer hors de l'Europe, il faut reconnaître qu'elles ont non-seulement empêché ce commerce en s'en emparant, mais elles l'ont laissé après elles décrié; elles ont découragé les armateurs par leurs mauvais succès.

On recréa, on combina de toutes les manières ces associations chancelantes; on en fit une compagnie des Indes occidentales et une des Indes orientales; celle-ci obtint enfin la réunion de tous les priviléges qu'on peut accumuler; nous avons dit ce qu'elle en fit.

L'histoire des compagnies anglaises nous montrerait des commencemens assez semblables, quoiqu'ils aient été suivis avec plus de constance et de conduite dès les premiers temps, et relevés depuis par des succès étrangers au commerce.

Digitized by Google

Quoi qu'il en soit, quand des compagnies fortuitement établies et privilégiées au hasard ont paru briller de quelque éclat ; quand la concurrence de celles des diverses nations et les progrès généraux du commerce ont fait mieux connaître les pays où elles établissaient leurs comptoirs, les armateurs particuliers ont demandé leur part de cette branche d'industrie, et ont désiré la fin du monopole des privilégiés ; mais c'est alors qu'ont été enfin inventées ces raisons banales que le commerce de pays éloignés, si différens de l'Europe, non civilisés à notre manière, ne peut se faire comme chez nous ; que tout le monde ne peut le savoir conduire ; qu'on doit empêcher les particuliers de s'y ruiner, ruine qui entraînerait celle des intérêts politiques de la nation auprès de ces peuples lointains ; qu'il faut une vaste administration pour bien étudier la conduite à suivre, et un centre commun pour régler et assortir les envois sans surcharger le marché et sans le laisser dégarni, et pour n'y pas établir une concurrence aux achats doublement fatale au succès des retours.

J'ignore s'il fut un temps où, dans la totale ignorance de ce qui se passait hors de chez nous, ce raisonnement a été du moins plausible, et plus encore s'il a jamais été bon au fond ; mais aujourd'hui rien n'est plus futile. En premier lieu, pour prendre tant de soin d'empêcher nos armateurs de se faire concurrence les uns aux autres, il faudrait leur garantir que leurs compagnies ne trouveront pas la concurrence des étrangers, ce qui est impossible à se promettre ; en second lieu, nous ne sommes plus au temps où celui qui hasardait une expédition la faisait au hazard, et n'entendait parler du marché vers lequel il la dirigeait qu'au

retour de son vaisseau. Ceux qui suivent un commerce ont des avis aussi réguliers, peuvent calculer aussi juste sur l'état des marchés qui les intéressent que s'il s'agissait de la correspondance entre deux provinces d'un même royaume.

On sait, pour ainsi dire, aussi bien à Londres ce qui se passe au Bengale, que dans telle ville de France, quel est au juste le produit de la récolte de tel département éloigné. Si le temps qu'exige la distauce à parcourir expose à plus de variations, chaque négociant instruit est aussi bien en situation de les prévoir qu'une compagnie; particulièrement celui qui sait son métier connaît aussi parfaitement les armemens des autres ports français et étrangers, les assortimens et toute la concurrence qu'il doit rencontrer, que si tous ces mouvemens épars étaient réunis dans un centre unique. En un mot, il n'y a plus aucune différence entre le commerce lointain et le commerce rapproché, entre celui de l'Inde et celui d'Amérique, que l'on a cessé dès long-temps de se croire obligé de mettre en monopole; il n'y a plus de prétexte pour dire aux particuliers qu'on veut empêcher leur ruine, et certes ce langage était étrange pour des compagnies qui se sont ruinées elles-mêmes. Si celle d'Angleterre n'est pas au-dessous de ses affaires, chose dont on n'est pas bien certain, il est du moins avéré que dès long-temps elle ne gagne rien dans le trafic, et son exemple est assez décisif, puisque enfin il a fallu en Angleterre rendre le commerce de l'Inde aux individus (1). Leurs navires sont seulement soumis à se munir d'une licence de la compagnie; les exportations et les importations payent des droits dont

(1) Depuis le 1[er] avril 1814.

nous avons déjà fait mention en parlant de ceux qui sont exigés des vaisseaux étrangers. La compagnie se réserve de continuer le commerce en concurrence, et elle conserve encore le monopole de celui de la Chine. Si la Charte a été prorogée sous ces conditions jusqu'en 1834, c'est à cause du mélange des intérêts pécuniaires qui rendraient difficile la liquidation à établir aujourd'hui entre la compagnie et l'Échiquier, et à raison de cette immense propriété territoriale dont elle se trouve souveraine. Quelle que soit pour l'Angleterre la valeur de ces vastes acquisitions, ce n'est pas sans doute par envie du profit qu'on en retire et dans l'espoir d'en faire de semblables que toute autre nation ôterait le commerce à ses citoyens et le confierait à une compagnie privilégiée. Les tentatives que nous avons eu l'ambition de faire nous ont enseigné, à nos dépens, combien peu il convient de mêler l'esprit de conquête aux calculs du commerce, de donner à une association marchande des intérêts politiques et militaires, et des officiers mandataires plus grands que leurs commettans. Nous y avons appris encore ce que c'est au juste que le monopole dont l'avantage apparent est déjà si douteux en lui-même, quand il met celui qui l'obtient dans la dépendance nécessaire du pouvoir qui le concède; quand les intérêts commerciaux du malheureux privilégié sont subordonnés aux vues politiques des gouvernemens, aux prétentions et aux habitudes de prodigalité des agens qu'ils fournissent.

VII. La ville de Lorient avait été désignée, sous le régime de notre compagnie, pour recevoir tous les retours des Indes; elle y faisait ses ventes à l'enchère. Quand le commerce fut déclaré libre en 1790,

on confirma ce privilége à cette ville; on destina celle de Toulon à le partager. Mais les retours se font aujourd'hui dans tous les ports indifféremment. Tous concourant aux expéditions, il serait onéreux et injuste d'exiger que le navire ne pût revenir au lieu d'où il est parti, et que le propriétaire ne pût pas disposer chez lui de sa marchandise. La vente publique, convenable à une compagnie exclusive, pour elle-même parce qu'elle avait besoin de hâter ses liquidations, et pour le public afin de modifier l'effet du monopole, ne saurait être obligatoire pour l'armateur particulier; et c'est une raison de plus de ne pas l'astreindre à faire ses retours dans un port spécialement choisi.

VIII. Nos expéditions en Asie ont été poussées à la Chine, aux Philippines et à la Cochinchine, où nous avons renouvelé des relations amicales assez anciennes et où les productions de nos manufactures ont paru goûtées.

IX. Il y a long-temps que le commerce de l'Inde a été représenté comme désavantageux, parce qu'on ne le fait guère sans y exporter de l'argent, principalement en piastres d'Espagne, et qu'on a jugé qu'il devait *appauvrir* l'Europe de *numéraire.* Il est vrai que la valeur de l'argent étant dans ces pays dans une proportion plus rapprochée de l'or que chez nous, il y en a constamment de la demande; aussi en vient-il de l'or en quelques occasions; il est vrai encore que les princes indiens thésaurisent volontiers, et que l'argent qu'ils peuvent retenir est enfoui pour ne reparaître que lorsque la violence vient tôt ou tard dissiper leurs trésors. Mais quand cette tendance des métaux précieux changerait la quantité relative

de leur masse en Europe, et influerait sur leur valeur, il n'y aurait pour cela ni perte ni appauvrissement. Quoi qu'il en soit, il y a plusieurs siècles que l'Europe envoie de l'argent dans les Indes, et elle aurait dû être ruinée depuis long-temps, si la crainte qu'on a de ce commerce était réelle.

Il est plus véritable que le peu de besoins du peuple de l'Inde méridionale, et le prix extrêmement bas de la main-d'œuvre de ses ouvrages, offriraient une concurrence insurmontable à celles de nos productions dans lesquelles nous lutterions contre lui, sans que sa consommation en articles d'Europe, présentât une compensation à nos manufactures. Nos prohibitions y ont pourvu, toujours aux dépens de nos consommateurs; d'ailleurs l'industrie des Indiens est circonscrite entre peu d'objets; et si la culture de leurs terres s'étend chez eux parce que la main de fer de leurs nouveaux maîtres les sollicite en leur suscitant des besoins, ceux-ci ont soin de conserver une sorte d'équilibre, en chargeant ces produits de tributs et de droits. On dit que le sucre de l'Inde revient aux Anglais à si bon compte, que leur colonie de la Jamaïque serait ruinée par la concurrence, si cette denrée n'était grevée de droits en Asie, et chargée d'une douane plus forte en Angleterre. Le système des prohibitions et des taxes a réponse à tout.

CHAPITRE VIII.

Commerce du Levant.

ARGUMENT. — 1. Ancien état du commerce du Levant; — 2. Prérogatives anciennes des Français; — 3. Institutions relatives en France : Priviléges de Marseille, droit de 20 pour 100; — 4. Importance de la Chambre de Commerce de Marseille; — 5. Ses rapports avec la police des Échelles : Établissemens cautionnés; — 6. Opposition que rencontre son privilége; — 7. Règlemens arrêtés dans les Échelles sur le fait du commerce; — 8. État actuel du Commerce français au Levant; — 9. Causes de décadence : perte des Denrées coloniales d'Amérique, qui étaient le premier objet d'importation; — 10. Draps; — 11. Priviléges aujourd'hui partagés par les Étrangers; — 12. Progrès des Grecs et politique de la Porte à l'égard de leur commerce; — 13. Insuffisance du retour à nos anciens Règlemens : observations sur l'effet qu'aurait aujourd'hui le droit de 20 pour 100; — 14. Emploi des Navires étrangers; — 15. La franchise de Marseille manque-t-elle au commeree du Levant? — 16. Police actuelle; — 17. Les Cautionnemens et les règles restrictives des Établissemens sont-ils nécessaires? — 18. Comparaison de notre police et de l'institution de la Compagnie anglaise pour le commerce de Turquie; — 19. Dernier état du droit de Consulat; — 20. Limites des Échelles : mer Noire; — 21. Egypte; — 22. Échelles de Barbarie et Traités avec les Régences; — 23. *Concessions* et Compagnie d'Afrique.

I. A l'abri des priviléges d'une antique et étroite alliance avec la Porte Ottomane, la France possédait la plus grande partie du commerce d'Europe au Levant. De longues habitudes perpétuaient nos avantages; l'heureuse position de Marseille nous permettait d'en tirer un parti qui n'était à la portée d'aucun de nos concurrens.

Vers 1789, nous avions quatre-vingts maisons de commerce permanentes, établies et gérées dans les

Échelles du Levant avec les fonds et pour le compte d'autant de négocians de Marseille.

Nous exportions annuellement au Levant pour 21,000,000 fr. de marchandises; les principales consistaient en sucres, cafés et indigos de nos colonies d'Amérique pour une valeur de 8 à 9,000,000 fr ; et de 7,000,000 fr. de draps légers fabriqués pour cette destination dans les manufactures de Carcassonne et des environs. Le reste se composait des riches soieries de Lyon, des étoffes brochées d'or et d'argent, des bonnets de laine d'Orléans, et de quelques autres produits de nos fabriques.

Nous recevions en retour *les cotons en laine* objet principal, matière première des seules fabriques de tissus de coton que nous possédions alors; quelques cotons grossièrement filés, tant en blanc que teints en rouge avant que nous eussions appris à teindre aussi solidement qu'à Andrinople; des laines plus ou moins communes, du cuivre, des drogues de plusieurs espèces, quelques tissus propres à l'habillement des habitans de nos colonies, et enfin beaucoup d'huiles recueillies, surtout à la Canée (île de Candie), aliment des fabriques de savon établies à Marseille.

II. Les liaisons de François I avec Soliman II sont assez connues; elles furent détestées, c'est-à-dire enviées par les ennemis de la France. Elles nous valurent de premières *capitulations* ou concessions (1). Henri IV en obtint le renouvellement avec des additions (2); elles furent encore augmentées en

(1) 1535.
(2) 1604.

faveur de Louis XIV (1); et enfin sous Louis XV, un renouvellement complet avec de nouvelles concessions importantes (2), devint la règle de nos rapports et de notre prépondérance au Levant jusqu'à la révolution.

Suivant ces capitulations, les Français jouissaient de tous les priviléges accordés aux Vénitiens, la nation la plus anciennement favorisée. Ils avaient le commerce le plus libre; ils étaient exempts de toute contribution personnelle et de divers impôts: le droit de douane avait été réduit pour eux de 5 pour 100 à 3 pour 100; et en passant d'un marché à l'autre, ils ne le payaient qu'une fois, dans la même monnaie que le trésor impérial reçoit de ses comptables, et sur une estimation modérée à laquelle il n'était pas permis aux douaniers d'oser toucher. Ils pouvaient louer leurs navires aux sujets de la Porte pour porter des marchandises d'un lieu à un autre (3), et il leur était accordé des garanties pour le payement de leurs nolis. Le Français rencontré sur un vaisseau ennemi était remis en liberté avec ses propriétés, pourvu qu'il ne se trouvât pas en état hostile, et qu'il ne fût pas sorti de sa condition de marchand. Il en était de même s'il était trouvé portant des vivres d'un pays ennemi à un autre, ou embarqué sur un navire ottoman chargé de provisions de bouche sorties en con-

(1) 1673.

(2) 1740. *Voy.* la traduction faite à Constantinople, par M. Duval, en 1761, de l'imprimerie royale, 1770; réimprimée dans Wenck, *Codex Juris gentium recentissimi*, tome 1er, pag. 538.

(3) C'est ce cabotage dans les Échelles qui était connu à Marseille sous le nom de *Caravane*.

trebande, ou enfin les ayant lui-même achetées des contrebandiers, et les transportant pour son pays.

Sur le marché, ils avaient toute liberté d'acheter, de vendre, d'importer et d'exporter toutes marchandises, excepté celle dont la sortie est régulièrement prohibée. Suivant ces capitulations, ils ont protection pour se faire payer, et sont protégés eux-mêmes contre la violence. Les avanies sur les uns pour la faute ou pour la dette d'un autre qu'ils n'avaient pas cautionné, sont sévèrement défendues. On ne peut pas empêcher le départ de celui pour lequel son consul se chargerait de répondre. Tout procès sur un intérêt de plus de 4,000 aspres est évoqué à la Porte elle-même. Le Cadi ne peut entendre aucune plainte contre un Français, si le drogman de la nation n'est présent. Les consuls ont juridiction pour décider les contestations entre les Français, ou entre ceux qui sont sous leur protection. On s'en remet à eux de la police entre leurs nationaux, même en cas de meurtre commis parmi eux; les officiers du grand-seigneur n'en prennent aucune connaissance.

L'ambassadeur de France a la préséance, et de même les consuls français entre ceux des autres nations. Ils arborent leur pavillon sur leur demeure; ils se choisissent leurs drogmans ou interprètes, leurs janissaires, un certain nombre de domestiques, les *censaux* ou courtiers au service du commerce français; et tous ces employés sont sous la protection française, et participent aux exemptions d'impôts personnels et de juridiction arbitraire, comme les Français eux-mêmes.

Enfin la France avait un privilége des plus importans. Les individus des nations qui n'avaient pas de

traité de paix avec la Porte, et qu'ainsi elle ne reconnaissait pas pour amies, étaient admis librement, non-seulement à visiter les lieux saints, mais encore à commercer dans les états du sultan, en venant sous le pavillon et en se tenant sous la protection de la France. Ce privilége et le précédent, qui fournissait le prétexte de s'attacher tant de créatures parmi les Grecs sujets de la Porte, permettaient de tenir le commerce des étrangers et des Levantins les plus entreprenans dans une sorte de dépendance; et surtout, malgré les efforts des autres peuples pour les partager, ils donnaient dans tout le Levant une prépondérance morale et d'opinion à la nation française. Ces préférences et l'usage que nous en avions fait en multipliant nos établissemens fixes au Levant, en y portant sur chaque échelle comme une colonie nombreuse quoique sans territoire, avaient fait de ce commerce un vaste ensemble de mouvemens dont Marseille était le centre et la métropole. On pouvait dire que son port était pour la France le premier établissement des Échelles.

III. Par l'édit de 1669, on avait mis cette ville dans un état de franchise que nous avons décrit, et qui la tenait séparée de l'intérieur de la France pour la laisser libre dans ses communications avec l'extérieur. Le même édit lui conféra un privilége exclusif direct pour l'entrée des marchandises venant du Levant, et même de celles qui leur sont semblables, quelle que fût leur provenance; ce qui comprenait tous les cotons et s'étendit un moment aux *soies d'Italie*; cette partie d'une mesure excessive fut bientôt révoquée; mais les articles du Levant, ou censés tels, ne purent réellement entrer qu'à Marseille.

Il y eut exception seulement pour les ports de Rouen et de Dunkerque (1). Mais l'admission y fut soumise à un droit de 20 pour 100 sur la valeur de la marchandise, *au profit de la chambre de commerce de Marseille.*

La nécessité de faire la quarantaine à Marseille en revenant du Levant, aurait probablement suffi, comme elle suffit encore, pour donner de fait à cette ville, privilégiée par sa situation, tout notre commerce du Levant à l'exclusion de nos autres ports.

Le droit de 20 pour 100 eut d'autres branches; il fut applicable, même dans Marseille, aux marchandises du Levant ou de semblable nature, qui arriveraient des entrepôts de la Méditerranée, et à celles qui viendraient du Levant, même sous des pavillons étrangers.

Il s'établit aussi, sans loi ni acte publié, l'usage d'exiger ce droit sur les marchandises, encore qu'elles vinssent du Levant en droiture et par navire français, si elles appartenaient à des *propriétaires étrangers.* C'était beaucoup s'éloigner de l'esprit de l'édit du port franc, qui appelait les étrangers et leurs marchandises. On se demande aussi comment une pareille application que la loi n'avait pas faite devint spontanément une règle. La manière fut simple, quoique aujourd'hui elle nous paraisse fort bizarre. En 1760 (2),

(1) On avait ouvert aussi, sur la frontière de terre, l'entrée par le bureau du Pont de Beauvoisin : c'était pour donner passage aux soies d'Italie destinées pour Lyon; mais on y percevait le droit de 20 pour $\frac{0}{0}$. La chambre de commerce y avait un receveur établi à cet effet.

(2) Arrêt du Conseil, du 28 janvier 1760. La chambre de commerce était alors une fraction du corps municipal, présidée par les échevins.

toute contestation sur le droit de 20 pour 100 fut déléguée aux échevins de Marseille, et en dernier ressort à l'intendant de Provence. La chambre de commerce, les échevins, l'intendant, trouvèrent bon que le droit fût exigé dans le cas dont il s'agit. On l'exigea donc sans titre, et personne n'eut le moyen de s'y opposer. Dans une modification passagère tentée en 1781, dont nous aurons occasion de reparler, on supprima cette extension du droit sur la propriété étrangère apportée par les navires français. Mais en 1785, les modifications de 1781 ayant été annulées, cette application du droit parut *rétablie*, quoiqu'elle n'eût jamais été formellement *établie*, et alors elle devint légale pour la première fois.

IV. Avec la direction de tout ce régime, la chambre de commerce de Marseille se vit investie d'une administration compliquée et d'une autorité qui lui donna un grand relief.

Un commerce si privilégié, tant de concessions et d'exemptions avaient paru pouvoir supporter quelque rétribution à la décharge du trésor royal. On imagina de prélever sur les navires qui allaient au Levant ou qui en revenaient, une contribution spéciale pour payer les dépenses communes et d'administration dans les Échelles, et particulièrement le traitement des consuls, de leurs drogmans et employés. Ce droit, qui fut nommé de *consulat* (1), fut tantôt de 5 pour

(1) Le droit de consulat et sa perception par la chambre de commerce, à la charge de payer les dépenses relatives, remonte à un Arrêt du Conseil du 2 septembre 1721. Le droit fut fixé à 5 pour % par un autre Arrêt du 9 décembre 1776; et suivant celui du 27 novembre 1779, la perception se partageait en 2 p. % payés au Levant, et 3 pour % à Marseille. Les 2 pour % exigés au

100 de la valeur des cargaisons, tantôt de 3, levé en partie au Levant par les consuls eux-mêmes, et tantôt à Marseille au retour. Dans le dernier état il fut réduit à 2 pour 100, et payable à Marseille seulement; car on reconnut qu'il était désavantageux de diminuer dans les Échelles les ressources que les navigateurs avaient à y transporter ou à s'y procurer pour solder leurs achats. Dans tous les temps, la chambre de commerce fut chargée de la levée du droit à Marseille, ainsi que de la confection des tarifs d'évaluation des marchandises sur lesquelles il était perçu. Elle fut en même temps chargée de payer directement sur ces fonds le traitement des consuls et toutes les dépenses; ce qui lui donna une correspondance assidue avec ces fonctionnaires, et un contrôle direct et supérieur sur l'administration des Échelles. La juridiction que les capitulations accordaient aux consuls, les priviléges reconnus des Français, la police à maintenir, firent de ces sortes de colonies autant de factoreries régulières, ou, comme on les appelle, autant de *corps de nation*. Chacune eut ses assemblées et des magistrats électifs et temporaires, qui, sous le nom de *députés*, assistaient le consul dans ses fonctions judiciaires et de police, faisaient délibérer par la nation sur les intérêts communs et administraient la bourse publique. L'approbation des délibérations et des comptes ressortissait à la chambre de commerce de Marseille, occupée à maintenir les règles, et à retenir les diverses factoreries sous un système commun dans l'intérêt

Levant furent supprimés par Arrêt du Conseil du 29 avril 1781. Sur une lettre du ministre de la Marine, la chambre de commerce délibéra, le 9 juin 1790, de réduire les 3 pour % qu'elle percevait à 2 pour %.

national. Cette participation, qui faisait regarder la chambre comme le centre de tous les mouvemens au Levant, donnait à ses avis et à ses vœux la plus grande prépondérance auprès du gouvernement; et, en ce temps, les consuls et les consulats étant dans les attributions, non du ministre des affaires étrangères, mais sous la dépendance du ministre de la marine, la chambre de commerce, par les yeux de laquelle celui-ci voyait, se trouvait nécessairement mêlée dans la connaissance des affaires politiques qui se rapportaient au Levant; elle avait de continuelles occasions de correspondre avec l'ambassadeur même.

V. Enfin la Porte avait abandonné la police des Français à leurs consuls; plus elle avait promis de renoncer à l'usage, assez familier dans les pays despotiques, de faire payer à toute la nation la faute d'un de ses membres, plus on se croyait chargé d'une responsabilité morale pour tous; on les tenait sous une règle sévère, capable d'empêcher les querelles, de prévenir les plaintes, afin de ne laisser aucune occasion d'exciter le scandale ou le mépris des Turcs. Pour cela on ne devait admettre dans les Échelles que des gens sûrs dont l'autorité pût répondre; et c'était encore à la chambre de commerce de Marseille d'y pourvoir. Ici, l'idée prédominante de conserver le monopole du commerce du Levant à la France, à Marseille, de le resserrer dans cette ville même en peu de mains privilégiées, s'accordait avec les précautions de police. Nul ne put s'embarquer de France pour le Levant sans la permissisn de la chambre de commerce. Aucun établissement ne put être entrepris dans les Échelles que par son autorisation expresse, accordée seulement au nom du négociant de Marseille

dont il devait être la commandite ou la propriété. Ce négociant, appelé le *majeur de l'établissement*, commençait par fournir à la chambre une soumission par laquelle il cautionnait la bonne conduite de l'agent qu'il préposait au Levant. Cette caution était fixée, comme elle l'est encore, à 60,000 francs dans les Échelles principales, et à 40,000 francs dans les secondaires (1). Pour assurer mieux à Marseille cette dépendance, cette propriété des établissemens dans un petit nombre de mains toujours les mêmes, les agens ne pouvaient séjourner dans l'Échelle que dix ans (2); après ce terme ils devaient nécessairement rentrer en France; la permission obtenue pour un établissement, et le cautionnement fourni, c'est à la maison du Levant de cautionner à son tour les agens et serviteurs qu'elle demande la permission d'introduire à sa suite; les artisans au service du public doivent de même être demandés par l'assemblée des Français de l'Échelle; elle doit répondre en commun pour eux et pour leur famille, et c'est encore à la chambre de commerce de Marseille à qui il appartenait de donner les permissions; son sceau et la signature de ses membres étaient seuls connus des consuls du roi.

VI. Tant d'autorité dans ce corps, des priviléges, si exclusifs accordés à une ville, n'étaient pas vus

(1) Les Échelles principales sont Smyrne, Salonique, Alexandrie, Seyde, Alep et Alger. Le royaume de Maroc, d'après un Arrêt du Conseil du 3 mars 1781, qui, quoique temporaire, a continué à faire règle, ne participe en rien à la police des Échelles de Barbarie; les établissemens s'y font sans cautionnement; le droit de 20 pour $\frac{0}{0}$, ainsi que celui du consulat, ne frappaient point les retours qui en provenaient.

(2) Ordonnance du 21 mars 1731.

sans jalousie. Les négocians des autres ports demandèrent d'avoir part au commerce du Levant. Les fabricans de draps de Carcassonne et des environs essayèrent à plusieurs reprises de s'affranchir de la dépendance sous laquelle les retenaient les maisons privilégiées de Marseille; ils sollicitèrent la faculté d'expédier au Levant par le port de Cette. Elle fut donnée et retirée à plusieurs reprises (1); on avait allégué long-temps que par le traité de Ryswick, la même participation au commerce du Levant qui pourrait être donnée aux ports du royaume autres que Marseille, étant garantie aux Hollandais, il était politique de ne rien accorder aux Français eux-mêmes pour ne pas favoriser ces voisins; mais les concessions du traité de Ryswick n'étaient plus obligatoires depuis long-temps. Après une longue discussion au conseil de commerce, on prononça de nouveau (2) que tous les ports du royaume, et particulièrement Cette, avaient le droit d'expédier au Levant, le Roi renvoyant à un autre temps de décider s'il y avait lieu de dispenser les vaisseaux des autres ports de faire leur retour à Marseille, c'est-à-dire qu'on en maintint l'obligation. L'ordonnance générale de 1781 (3) sur les consulats et les Échelles, supposait la même faculté, et à cette époque l'administration des états du Languedoc sollicitait l'établissement d'un lazaret dans le port de Cette, afin d'obtenir que les retours du Levant pussent s'y faire ; car l'expérience avait assez démontré que le droit d'expédier directement dans

(1) On en trouve une révocation par Arrêt du Conseil du 31 mai 1727.

(2) Ordonnance du 15 janvier 1759, rapportée par VALIN, tome 1er, pag. 244.

(3) Ordonnance du 3 mars 1781.

les Échelles était à peu près imaginaire pour des ports dont les navires ne peuvent revenir chez eux. Marseille resta donc dans une possession non interrompue de tout ce commerce.

VII. En tant que les Français pouvaient en conserver le monopole contre les étrangers, il était assuré au profit des maisons établies dans les Échelles, au moyen de la police réglée ou confirmée par l'Ordonnance de 1781 que je viens de citer. Le Roi ordonnait que les chefs de ces maisons s'assemblassent deux ou trois fois l'an au moins, *pour aviser aux moyens de rendre le commerce national le plus avantageux qu'il sera possible;* là, ils pouvaient arrêter les *arrangemens* qui seraient les plus convenables à leurs intérêts pour *l'achat et la vente des marchandises.* Ils pouvaient décider que tel article serait mis en commun et vendu en masse par *répartition* entre eux; celui qui avait des qualités supérieures ne pouvait se refuser à les livrer pour les faire entrer dans cette vente à prix commun, qu'autant qu'elles surpassaient *au moins de* 20 *pour* 100 la qualité ordinaire, clause fort injuste, et qui, de plus, comme l'on voit, ôtait tout intérêt à la bonne fabrication. Ces délibérations étaient obligatoires dès l'instant qu'elles étaient consenties par les trois quarts de la *nation*, et approuvées par l'ambassadeur ou par les consuls ou vice-consuls. Les opposans avaient leur recours au gouvernement en France, mais provisoirement, il fallait se soumettre à peine d'être déporté de l'Échelle et renvoyé à Marseille. De telles délibérations n'étaient pas rares, et le mot d'*arrangement* employé dans l'Ordonnance dont je parle, était connu depuis long-temps pour exprimer la fixation des prix auxquels chacun était tenu de soutenir

une marchandise à la vente; tout Français qui serait venu d'ailleurs que de Marseille, n'aurait pu soustraire sa propriété à ces arrangemens, car les bâtimens français ne pouvaient être adressés qu'aux établissemens de la nation. On avait bien essayé de permettre aux étrangers de noliser nos bâtimens, de venir en France charger pour le Levant toutes nos marchandises, excepté les draps, de rapporter des cargaisons en France, sans payer de plus forts droits que les Français, et particulièrement sans être soumis au droit de 20 pour 100 quand ils expédieraient sous pavillon français. Mais ces dispositions de l'Ordonnance de 1781 excitèrent les réclamations les plus vives; on en parle encore aujourd'hui comme si tout le commerce de Marseille en eût été bouleversé, quoique les états statistiques n'apprennent rien de semblable, et dès 1785 (1) ces facilités furent révoquées, bien que favorables à notre pavillon et probablement au plus grand nombre des Marseillais euxmêmes. Quoi qu'il en soit, tel était le dernier état des choses au moment de la révolution; et nous avons fait connaître en commençant l'importance de ce commerce à cette époque.

VIII. Il est déchu sans doute; cependant il est

(1) Ordonnance du 29 avril 1785. Nous avons fait remarquer que c'est alors pour la première fois qu'un acte quelconque de l'autorité supérieure rendit le droit de 20 pour $\frac{0}{0}$ applicable aux envois des étrangers arrivant sous pavillon français; on déclara cette application *rétablie*, conformément à l'Édit de 1669, qui disait le contraire, et à plusieurs Déclarations et Arrêts du Conseil postérieurs qui n'en parlaient en rien, enfin, conformément à l'Arrêt du Conseil du 28 janvier 1760, lequel n'en faisait pas plus de mention: c'est l'acte qui donne aux échevins et à l'intendant une autorité discrétionnaire. Il n'y a jamais eu d'autre autorité sur ce point.

loin d'être perdu. Nous avons encore une quarantaine de maisons françaises conservées ou plutôt rétablies dans les Echelles, en y comprenant l'Egypte et la côte de Barbarie. Mais elles paraissent moins considérables qu'autrefois. Ce commerce a fait rentrer dans le port de Marseille quatre-vingt-deux cargaisons sous pavillon français en 1816, cent cinquante-quatre en 1817, cent soixante-deux en 1818 (1), sans parler des navires étrangers qui ont concouru principalement au transport des grains et des huiles, et abstraction faite des arrivages de la Crimée. Nous ne tirons plus du Levant ni les cotons filés ni les tissus de coton; mais nous allons plus que jamais charger les huiles; malgré ce que nous fournissent nos troupeaux traités avec plus de soins, nous chargeons les laines du Levant; le coton en laine continue à être un objet d'importation de haute importance, quoique nos manufactures, perfectionnées en même temps qu'accrues, aient été appelées à consommer les cotons d'Amérique pour un grand nombre d'emplois auxquels ceux du Levant ne peuvent servir.

IX. Si nous passons en revue, outre ces changemens dans les objets de nos achats, les causes de la décadence que nous avons lieu de regretter, nous en trouvons une considérable dans la perte de nos ressources pour fournir les denrées coloniales au Levant. On a vu que c'était l'objet principal des importations que nous y faisions. Aujourd'hui non-seule-

(1) Les arrivages extraordinaires de grains dans ces deux années ont grossi le nombre des navires employés. En 1819, il en est entré à Marseille 96, venant des Échelles sous pavillon français, portant 14,302 tonneaux, et montés de 1,012 hommes, et en 1820, jusqu'au 15 décembre, 89 bâtimens, jaugeant 12,469 tonneaux avec 859 hommes d'équipage.

ment nous avons peine à suffire à notre consommation, mais les peuples qui ont gagné à nos dépens un grand accès au Levant, sont infiniment plus en état que nous d'y fournir le sucre, le café, l'indigo et la cochenille.

X. Le second article en importance que nous fournissions, c'étaient nos draps. Nous avons déjà dit comment ceux des fabriques du Rhin, aujourd'hui prussiennes, ont gagné la préférence indépendamment de la concurrence que nous faisaient déjà quelques articles de manufacture anglaise.

Une combinaison bien heureuse nous avait fait rencontrer autrefois ce goût du consommateur qui avait donné à nos draps légers une si grande prépondérance. On peut juger de la valeur de cette fourniture par les soins jaloux qu'on en voit prendre à toutes les époques. On a remarqué que cette sollicitude allait jusqu'à traiter les métiers à Carcassonne à peu près, comme les Hollandais traitaient les girofliers aux Moluques; ils brûlaient une partie de la récolte pour rendre le reste plus précieux; chez nous, pendant plusieurs années, on limitait le nombre de pièces à fabriquer. C'était pour la vente des draps qu'on faisait les *arrangemens*, qui ne permettaient pas à chacun de vendre sa marchandise selon qu'elle valait plus, ou qu'il savait mieux la débiter. Dans le même intérêt, il fut ordonné, pendant quelque temps, de ne laisser partir les navires pour chaque Echelle qu'en convoi et tous ensemble, afin que le plus prompt ne pût vendre les draps mieux que les autres. Quand en 1781 on permettait aux étrangers d'expédier des marchandises au Levant, les draps en étaient exceptés, ils furent expressément réservés aux maisons françaises. Les capitaines français eux-

mêmes dans leurs pacotilles n'avaient pas le droit de porter cet article au Levant.

Nous avons vu que malgré ces précautions, à des époques assez reculées, dans l'étonnement de ne plus vendre autant de draps qu'autrefois, on ne pouvait s'en figurer d'autres causes que quelque négligence dans la fabrication, quelque relâchement chez les inspecteurs; mais aujourd'hui les causes qui nous ont fait perdre la supériorité sont connues; ce n'est pas avec des vérificateurs que nos fabricans ont à se débattre, c'est avec des concurrens habiles et en possession, c'est avec le goût du consommateur. Le talent ne manquera pas à nos manufacturiers; et plus il sera libre, mieux il pourra se plier à ce que le Levant leur demande. Il est triste d'entendre dire sans cesse qu'ils tromperont les expéditeurs de Marseille et les acheteurs levantins sur la qualité, sur les largeurs, sur l'aunage, sur la bonne teinture. Je dis hardiment que cela ne peut pas être; et j'ajoute que si cela était, ni un inspecteur à la fabrique, ni un inspecteur à Marseille, ni un plomb ou une estampille ne remédieraient à ce malheur. Mieux vaudrait attacher l'inspecteur auprès des acheteurs de Marseille, sans autre emploi que de les empêcher de s'adresser volontairement aux manufactures inférieures, quand il y en a de supérieures assez connues.

Pour reprendre nos avantages, il faut en offrir de nouveaux au consommateur, soit en perfectionnant nos draps, non dans le sens de leur ancienne fabrication, mais conformément au goût actuel; soit en ne nous obstinant pas à relever le crédit d'une étoffe dont on ne voudrait plus, et en y substituant d'autres tissus. Des observateurs éclairés ont observé qu'un

Turc de la classe opulente, entouré d'un nombreux cortége, veut pouvoir renouveler sans cesse ses vêtemens, parce qu'aussitôt qu'ils ont perdu leur fraîcheur, il a l'occasion de les distribuer à ses domestiques qu'il doit entretenir. C'est pour cette raison que la légèreté, le brillant, mais surtout le bon marché, sont les qualités demandées; et il ne faudrait pas que la dernière fût perdue de vue, en exigeant une solidité capable de satisfaire de tout point un inspecteur plus minutieux que l'acheteur.

XI. Les causes que je viens d'indiquer auraient suffi pour changer la face de notre commerce; mais nous subissons l'effet de plusieurs autres encore plus importantes. Nous nous reposions sur la foi de nos priviléges; ils sont devenus communs aux autres nations, et dès lors ils ont perdu leur efficacité. Si d'ailleurs une rupture ouverte, une malheureuse interruption dans des rapports si anciens, ne nous ont pas fait perdre de cette prépondérance volontairement accordée à l'habitude et à la longue amitié, par-delà toutes les capitulations, après avoir vu nos priviléges au Levant enviés de tous les peuples, c'est à nous maintenant de réclamer dans nos négociations le traitement de la nation la plus favorisée. Il nous a été promis dans le dernier traité (1), et les *capitulations* ont été renouvelées en masse; mais, dans l'intervalle, les autres en ont obtenu d'égales, et les circonstances ont entièrement changé.

On a déjà vu qu'anciennement nous avions le privilége de prêter notre pavillon et notre protection aux autres nations européennes dans leur commerce en Turquie, ce qui les rendait nos tributaires en ce sens. Cependant les Anglais avaient des traités

(1) Du 25 juin 1802.

anciens presque semblables aux nôtres ; ils en avaient obtenu un renouvellement dès 1675 (1); ils y avaient fait reconnaître le droit égal au nôtre de protéger sous leur pavillon les nations étrangères, particulièrement les Hollandais; et ils avaient eu le crédit de faire expressément déclarer que vainement l'ambassadeur de France s'était opposé à ce que cette protection fût admise, prétendant que le pavillon de sa nation avait seul le droit de la donner; la Porte reconnaissant que cette prétention est erronée, attendu que l'article des capitulations françaises où ce droit était contenu *a été annulé par le sultan.* Cependant la France reprit si bien son influence, que l'on sait qu'à la paix de Ryswick (2) les Hollandais s'attachèrent à obtenir d'elle qu'elle les fît participer aux effets de sa faveur au Levant, en les traitant sous son pavillon comme ses propres sujets.

Mais depuis le milieu du siècle dernier la Prusse (3), l'Autriche (4), la Russie (5), ont obtenu des traités qui leur garantissent les avantages des nations les plus favorisées. Le traité de la Russie, confirmé et augmenté à chaque paix, est particulièrement sur le modèle des capitulations françaises. On nous avait accordé de bonne heure le passage dans la mer Noire pour y commercer; l'Autriche obtint la même faveur en 1784; l'Angleterre en 1789 (6); la Prusse en 1806 (7);

(1) Traité en septembre 1675; MAGENS, tome II, pag. 649.

(2) 1697.

(3) Traité du 22 mars 1761; MARTENS, tome III, pag. 194.

(4) Traité du 24 février 1784; MARTENS, tome II, pag. 511.

(5) Traité du 21 juin 1783; MARTENS, tome II, pag. 615.

(6) Firman du 30 octobre 1789; MARTENS, Supplément, t. III, pag. 189.

(7) Firman du 17 juillet 1806; MARTENS, Supplément, tome IV, pag. 299.

et précédemment elle avait obtenu un firman (1) pour lui servir de sauvegarde contre les Barbaresques de la Méditerranée. D'autres pavillons ont été admis de même dans le Pont-Euxin.

Le droit de douanes a été réduit pour tous les peuples amis à 3 pour 100 sur la valeur des marchandises importées ou exportées, et non-seulement tout le monde a ainsi gagné d'être traité à un taux qui avait été d'abord un privilége pour les Français, mais nous avons eu un moment de défaveur singulier. L'évaluation des marchandises était prise pour nous sur un tarif très-ancien et fort au-dessous de la vérité. Les douaniers nous faisaient éprouver des difficultés sous ce prétexte, depuis que nous étions moins respectés. On avait donc été conduit à désirer un tarif nouveau qui, fût-il moins avantageux que l'ancien, nous mît à l'abri des prétentions arbitraires qu'on nous opposait. Ce travail fut fait enfin ; mais on ne se pressa pas de le rendre commun aux autres peuples, dont le tarif, moins favorable que celui que nous perdions, l'était excessivement en comparaison de celui que nous avions nouvellement reçu; en sorte que le droit de 3 pour 100 se trouvait en effet payé par nous beaucoup plus chèrement que par les autres nations; cette inégalité ne pouvait subsister longtemps; il paraît qu'elle a pris fin; le même tarif devient commun à tout le monde.

On peut juger, par la seule invasion de tant de nouveaux amis de la Porte, de la diminution de nos avantages, et du partage du commerce, et de tous les

(1) Firman du commencement de septembre 1803; MARTENS, Supplément, tome IV, pag. 297.

rapports, qui s'est fait naturellement sous ces influences.

XII. Mais dans le sein même de la domination ottomane, il s'est opéré un très-grand changement, dont la conséquence est des plus graves.

On a pu voir que nos ambassadeurs et nos consuls avaient le droit de prendre au service de la nation des interprètes, des courtiers, des serviteurs de toute espèce. Sous ce prétexte, l'usage avait prévalu d'accorder des lettres de protection (*barats*) à un très-grand nombre de Grecs; les plus riches briguaient cette puissante sauvegarde. Le peu de commerce qu'ils osaient faire était sous la dépendance française. Nos Ordonnances (1) recommandaient de n'accorder la protection qu'à ceux des sujets du grand-seigneur qui seraient employés pour l'utilité de la nation, protection qui devait être purement personnelle et uniquement relative aux affaires des Français; l'assemblée de la nation était appelée à délibérer pour les admettre, et ils devaient être cautionnés par le corps ou par un des négocians de l'échelle; mais ces restrictions n'empêchaient pas la protection de s'étendre et de lier les principaux de chaque pays aux intérêts de la France. Quand les autres puissances acquirent le même droit, la Russie se donna tant de protégés parmi les Grecs qu'elle avait tenté de soulever autrefois, que la Porte en prit ombrage. On voit que dans son dernier traité avec l'Angleterre (2),

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, tit. 1er, art. 144, 145 et 146.

(2) Du 5 janvier 1809; Martens, Supplément, tome v, p. 160. Toutes les anciennes capitulations y sont confirmées, en se référant au traité de 1675.

elle stipule que les ambassadeurs et consuls anglais pourraient se servir de drogmans suivant l'usage; mais qu'il ne serait point accordé de barat à des drogmans domiciliés hors du lieu où ils seraient censés servir, ce qui montre que jusque-là on créait à Smyrne de prétendus interprètes pour le consulat de Salonique, etc.; qu'on ne pourra en prendre parmi les banquiers, marchands ni artisans; que l'on ne pourra faire consuls les sujets de la Porte, ni donner de lettre de protection anglaise à ses dépendans et négocians.

Cette clause, écrite ou sous-entendue dans les autres traités, est devenue une règle générale. La Porte a plus fait: en défendant à ses sujets de prendre des protecteurs étrangers, elle leur a vendu et distribué elle-même des lettres de protection qui sont une sorte de sauvegarde; elle a encouragé leur négoce à l'extérieur et leur navigation. Un ministre particulier a été chargé de favoriser le commerce et les Grecs qui l'exercent. Les fruits de cette innovation paraissent être sentis et goûtés; et comme il n'y a point de commerce sans sécurité et sans justice, peut-être ce changement est-il le germe d'un progrès très-remarquable dans la civilisation d'un grand peuple.

C'est sous ces auspices que les Grecs sont devenus un peuple très-commerçant. Il n'est donc plus temps de traiter leur pays comme une province assujettie par son ignorance à un monopole étranger, où il dépend de ces étrangers dominateurs d'empêcher que les naturels n'apprennent les affaires et ne connaissent leurs intérêts. Nous n'avons plus rien à cacher, il n'y a plus de commerce exclusif. Le Levant en a un très-considérable et très-interessant pour nous, et nous sommes, à Marseille, mieux en position de le faire que qui que

ce soit; mais il faut le partager avec les autres nations, il faut en laisser prendre leur part aux habitans du pays eux-mêmes; ne pouvant les exclure, il nous importe désormais de les attirer à nous et de traiter avec eux; avec tous, nous avons à nous accoutumer à savoir combattre avec des armes égales, puisque nos prérogatives factices ont cédé aux circonstances et aux temps.

XIII. Quand nous les avons perdues par des causes aussi majeures et aussi indépendantes de notre pouvoir, il faudrait fermer les yeux à l'empire irrésistible du cours des événemens, pour espérer que nous ramenerons les choses à l'ancien état si nous recréons chez nous les institutions que nous y avions bien ou mal assorties, ou pour croire que l'oubli de ces règlemens est la cause de la perte de ce qui les avait fait naître.

A Marseille, on a cru long-temps que le commerce français du Levant n'a perdu ses avantages que parce que le droit de 20 pour 100 a cessé d'exister avec l'ancienne franchise.

Mais ce droit, dont nous avons exposé les différentes applications, empêchait 1° les autres ports français de commercer au Levant; outre l'injustice de cette disposition, de fait, ces autres ports n'y ont point commercé, et le préjudice que Marseille penserait avoir reçu à cet égard serait absolument imaginaire.

2° Le droit était destiné à repousser les marchandises du Levant qui viendraient par voie indirecte, ou des Échelles par pavillon étranger; mais un droit pareil existe aujourd'hui dans notre tarif des douanes, qui impose une surtaxe sur tout ce qui arrive par pavillon étranger, et une autre communément sur

ce qui vient des entrepôts extérieurs. Cumuler avec cette surtaxe une imposition plus spéciale relativemement au commerce du Levant, ce serait frapper deux fois sur le même objet. Si l'on pensait que le droit dût être prohibitif, il est évident que ce serait la plus fausse des vues. On ne peut, à Marseille moins qu'ailleurs, interdire à nos navires le cabotage des entrepôts d'Italie. on ne peut vouloir repousser l'abord des Italiens, ni entendre les appeler en ne souffrant point qu'ils apportent de marchandises. Si l'on veut que le coton du Levant se conserve dans les emplois de nos fabricans, il ne faut pas prétendre le leur fournir par un monopole exclusif. Il est bien certain qu'ils préféreront celui que Marseille reçoit en droiture de nos comptoirs du Levant; mais si le bon marché ou telle autre circonstance leur inspire d'acheter ailleurs dans quelques momens, il n'est ni juste ni utile de le leur défendre.

Il faut encore moins repousser les navigateurs grecs, puisqu'il n'est plus temps de nous opposer à la concurrence qu'ils nous font. En bonne politique, et suivant les usages du droit public et des gens, quand nous voudrions nous armer d'un *acte de navigation* et interdire aux autres étrangers de nous rien apporter du Levant, il serait indispensable d'admettre les Grecs à introduire les produits de leur pays; il est probable que la Porte l'exigerait, et le dernier traité a quelque chose qui s'y rapporte. D'ailleurs, pour dédaigner de faire le commerce avec eux, ou pour essayer de les empêcher d'en faire aucun, il faudrait que Marseille fût le seul marché qui leur fût ouvert, et qu'en le fermant ils fussent condamnés à l'oisiveté. Il n'en est point ainsi, et c'est encore un très-vain préjugé de

croire que la France seule reçoit, consomme, ou répand au dehors les denrées du Levant. Les Vénitiens, et après eux Trieste, les Génois, ont fait dès long-temps et en grand ce commerce; ils ont alimenté par leurs retours l'Italie, l'Allemagne, une partie du Nord; ils ont particulièrement approvisionné les manufactures de Suisse et d'Allemagne de leurs cotons. Gênes faisait ce trafic avec son propre pavillon, que la crainte des Barbaresques n'a jamais retenu; et en outre, comme les autres villes, elle employait tous les pavillons reçus depuis cinquante ans au Levant. Il y a plus : les Levantins vinrent à leur tour, et peuplèrent de leurs colonies Trieste et Livourne. Tout ce commerce fut absolument indépendant des Marseillais, et le droit de 20 pour 100 était dès lors un remède inutile contre la force des choses. Quand la protection de la Porte a permis aux Grecs de commercer et de naviguer avec sécurité, leurs vaisseaux n'ont fait que remplacer ceux des Vénitiens et des Ragusais. Il est véritable qu'en même temps leurs progrès dans la navigation ont été secondés par les occasions que leur ont fournies long-temps les besoins du midi de la France, où ils ont versé d'immenses quantités de grains malgré le blocus de l'ennemi. Mais quand l'expérience qu'ils ont acquise dans ce service nous serait à charge aujourd'hui, il n'y aurait plus de remède, et d'ailleurs une telle occasion de développement ne peut manquer d'arriver plus tôt ou plus tard. Ce n'est pas seulement la France que les Grecs ont visitée; ils ont trouvé un égal attrait à fréquenter les ports de Naples, de l'Espagne et du Portugal; ils ont acquis le matériel d'une des plus belles marines de la Méditerranée; et dans cet état,

refuser de négocier avec eux à Marseille, ce n'est que rejeter sans profit des affaires qu'ils porteront ailleurs; ce n'est qu'éloigner des acheteurs de nos draps et de nos autres articles, sans que nous soyons mieux assurés de les vendre nous-mêmes au Levant.

Autrefois, comme nous l'avons dit, un navire français parti de Marseille pour le Levant avec une cargaison qu'il déposait dans une des Échelles, se nolisait pour passer dans une autre, et faisait ainsi *la caravane* pendant plusieurs mois avant de revenir en France avec la cargaison de retour. On déplore la perte des profits de cette navigation; mais il fallait bien qu'enfin les nombreux navigateurs du pays où elle s'exerce devinssent en état de faire ce cabotage par eux-mêmes; il est naturel que nos bâtimens s'en trouvent exclus, nous devions nous y attendre; et là, comme ailleurs, ce n'est pas le rétablissement du droit de 20 pour 100 à Marseille qui doit nous rendre ce qui ne pouvait toujours durer.

La dernière application de ce droit était faite contre ce que des Levantins ou autres étrangers expédiaient des Echelles à Marseille, même par bâtiment français. Nous avons remarqué que cette imposition moderne et totalement arbitraire jusqu'en 1785, était contre l'esprit des anciens règlemens. Quel serait aujourd'hui le but de son renouvellement dans Marseille, qui voulait être port franc et ville franche, c'est-à-dire, attirer le concours et les *consignations* des étrangers? On empêcherait par là les Levantins d'expédier chez nous; et ceux qui insistent à cet égard disent qu'ainsi l'on *n'apprendrait* pas le commerce d'Europe aux Turcs, aux fermiers des douanes, aux Pachas, qui, en s'accoutumant à s'en emparer pour

leur compte, font à nos maisons des Echelles une concurrence insoutenable aux achats et aux ventes. Mais croira-t-on éternellement stationnaire l'esprit humain, et pense-t-on que l'avidité reste toujours aveugle? le chemin de l'Europe pouvait-il rester toujours ignoré? Quand ces sortes de lumières n'arriveraient pas d'elles-mêmes, encore ne faudrait-il pas raisonner sans cesse comme si nous étions les seuls commerçans qui eussent pénétré au Levant, en sorte que notre discrétion suffit pour garder les secrets du commerce; encore moins faudrait-il, aujourd'hui que ces prétendus mystères ont été divulgués, nous obstiner à raisonner toujours comme s'il restait des secrets à conserver. Si les Pachas veulent s'emparer des affaires, les Anglais, les Autrichiens, les Russes, les y encourageront, et traiteront avec eux à notre défaut. Nous aurons les inconvéniens sans compensations.

Il nous convient donc enfin de chercher à prendre notre parti et notre part du nouvel état des choses; et ne pouvant écarter ces négocians nouveaux, il faut leur offrir nos navires, l'entremise de nos maisons, et nous faire leurs correspondans en France, afin de ne pas tout perdre à la fois.

Je ne doute point que ces vérités ne se fassent sentir à Marseille; qu'à mesure que les regrets de l'ancien ordre de choses y laissent mieux apercevoir la situation actuelle et les avantages de position que rien ne peut enlever, on ne cultive mieux les vraies ressources, on ne coure moins après l'ombre évanouie de ceux du monopole : déjà on parle beaucoup moins généralement du droit de 20 pour 100, on reconnaît en un mot que ce que, dans le système reçu de distinction entre le Français et l'étranger,

il est encore possible de faire, existe dans la surtaxe des douanes.

XIV. Suivant l'ordonnance de 1781, il était défendu aux Français d'affréter des navires étrangers pour leurs expéditions au Levant. On n'a pas tenu la main à cette défense; mais le commerce de Marseille n'emploie guère les bâtimens des autres nations que pour aller chercher des huiles à la Canée ou du natron en Egypte. Cette dernière matière est très-pauvre, et ne peut être transportée que sur de grands bâtimens dont on puisse obtenir le nolissement à bas prix. Les huiles demandent aussi beaucoup de navires, et l'un et l'autre de ces articles occupent un tonnage infiniment plus fort qu'on ne peut en remplir au départ en allant les charger; il faut donc envoyer les bâtimens à vide pour ces destinations, circonstance qui exige impérieusement de ne se servir que de ceux qui naviguent avec le plus d'économie. C'est là un des exemples sur lesquels on peut juger comment le désir inconsidéré de favoriser le pavillon peut déranger d'autres branches de commerce et d'industrie.

XV. La suppression de la franchise de Marseille passe aussi dans beaucoup d'esprits pour un coup mortel porté au commerce du Levant: cela peut être, si l'on dit que, lorsque les choses ont pris leur cours, toute interruption violente est fatale, et c'est ce que l'autorité doit toujours avoir présent; mais la franchise était infiniment plus utile au commerce de cabotage avec l'Italie et l'Espagne, qu'aux rapports dans les Echelles (1). Des cargaisons formées de

(1) Cette seule branche du cabotage avec les côtes voisines et les entrepôts étrangers a fourni au port de Marseille, dans les neuf

Digitized by Google

denrées de nos colonies ou d'objets manufacturés de l'intérieur, des retours en grande partie destinés à entrer dans la consommation française, n'avaient pas un grand besoin de plus de liberté que n'en donnent les entrepôts ordinaires ; c'est quand on veut attirer la personne de l'acheteur étranger, que la franchise, comme nous l'avons remarqué, devient précieuse : en sorte qu'au hasard de paraître avancer un paradoxe, j'oserai le dire, c'est en recherchant les Grecs, et non quand on les repoussait, qu'un système de franchise aurait été avantageux aux relations du Levant.

XVI. Ceux qui tiennent aux institutions d'autrefois n'ont à peu près rien à regretter sur la police des Echelles ; les cautionnemens continuent. Nul ne peut établir une maison au Levant, sinon dans l'ancienne forme; nul ne peut s'y rendre sans avoir fourni des répondans et obtenu une permission. La chambre de commerce de Marseille est dépositaire des engagemens ; un décret (1) lui rendit toute cette partie de la police. Il est vrai que postérieurement les mêmes droits avaient été conférés à la chambre de commerce de Gênes (2); que les usages des pays étrangers,

premiers mois de 1820, l'arrivage de

437 bâtimens français, jaugeant ensemble 42,183 tonn.

509 bâtimens étrang., jaugeant seulement 28,519 d°.

Dans le même espace de temps, Bordeaux ne recevait des entrepôts d'Europe que

82 bâtimens français (7,867 tonneaux).

169 bâtimens étrang. (22,812).

Telle est la différence des positions et la grandeur de ce commerce local.

Cette note eût été mieux placée au 4e chapitre de ce livre; je n'ai pas été à temps de l'y insérer.

(1) Arrêté du 4 messidor an XI.

(2) Décret du 3 mai 1807.

Digitized by Google

alors réunis, firent décider qu'il ne serait ni juste ni utile de retenir le commerce concentré dans quelques maisons permanentes : on permit aux voyageurs qui vont y trafiquer passagèrement avec des cargaisons ou des pacotilles, de passer aux Echelles moyennant des cautions et une permission temporaire. Après la séparation des territoires, on a maintenu (1) cette faculté ; on a permis à toutes les chambres de commerce du royaume de recevoir les cautions, et de donner les permissions d'après lesquelles des passe-ports sont accordés. Mais on a fait peu d'usage de cette liberté ; on n'en a fait aucun pour former des maisons permanentes, et en ce moment tous les établissemens français des Echelles sont purement marseillais.

XVII. Y a t-il un véritable intérêt à cette police ? Sous le rapport du bon ordre, et sans oser en décider de si loin, j'ai lieu de croire que l'autorité des consuls pourrait suffire sans cautionnemens, sans formes onéreuses, et il me semble que les autres nations n'ont pas besoin de ces restrictions pour se tenir au Levant d'une manière convenable.

Ces cautionnemens, évidemment imaginés pour rendre moins nombreux nos établissemens, et longtemps destinés à n'y admettre que des Marseillais, servent-ils à Marseille ? Je ne le pense pas, et il me paraît que le privilége à peu près exclusif de cette ville est fondé sur des bases plus naturelles et plus solides que sur toutes ces petites précautions de monopole. Enfin est-il utile que ce commerce soit, parmi les Marseillais mêmes, resserré entre un petit nombre d'établissemens fixes et approuvés, au lieu

(1) Ordonnance du 20 février 1815, art. 31 et 32.

d'être abandonné comme celui de tout autre pays étranger à la libre fréquentation des navigateurs et des voyageurs? C'est pour moi le sujet d'un grand doute. Je crois d'abord qu'à ces heures, en maintenant la forme, l'esprit a changé. Je ne pense pas que l'on songe à limiter aujourd'hui ni le nombre de pièces de draps à fabriquer ou à expédier, ni le départ en convoi des bâtimens; je ne pense pas que nos *nations* délibèrent souvent pour fixer le prix auquel se vendront les draps ou s'achèteront les cotons. On se soumettrait difficilement à ces sacrifices imposés à la liberté et à la propriété individuelle dans l'espérance de faire une loi injuste au dehors. Mais pour que ces tentatives fussent encore raisonnables, il faudrait deux choses qui n'existent plus; qu'il n'y eût pas d'autres étrangers établis au Levant, et que les gens du pays ne pussent ni se passer de nous ni se soustraire à nos règles; ces conditions manquant, nos restrictions ne tombent que sur nous. Ce sont des charges sans utilité (1).

(1) Plus d'un observateur a élevé depuis long-temps les mêmes doutes sur l'utilité et la bonne direction de nos factoreries. On lit dans une lettre à l'ambassadeur SAINT-PRIEST : « Il faut brûler peu » à peu nos vieux livres....., liquider nos établissemens.....; nous » voulons faire le commerce à la française, c'est-à-dire comme si » nous étions à Bordeaux ou à Marseille....., avoir maison à la ville » et à la campagne.....; les gens du pays nous montrent par leur » exemple comment nous devons commercer chez eux, en voyageurs » et en caravanes. » Cette lettre est du temps où la prospérité donnait les habitudes de faste qui s'y attachent si vite : c'était à la même époque que le luxe des colonies d'Amérique faisait oublier à nos marins cette rigide économie qui est si difficile à reprendre. Les reproches que l'on faisait dans ces temps de prospérité à nos établissemens au Levant s'appliqueraient aujourd'hui avec bien plus de force.

XVIII. Les Anglais ont depuis long-temps une compagnie pour le commerce de Turquie; elle ne négocie point en corps collectif; ceux qui en sont membres, c'est-à-dire, qui ont payé une fois pour toutes un droit d'admission, font dans les Echelles leur commerce individuel avec leurs capitaux et comme ils l'entendent. Autrefois la compagnie avait des vaisseaux; les membres ne pouvaient charger sur aucun autre, et toute cette navigation se concentrait exclusivement dans le port de Londres. On ne recevait même dans la société que des bourgeois de cette ville; mais en 1752 tout Anglais fut admis; chacun employa les vaisseaux qu'il voulut, et tous les ports furent également ouverts aux expéditions (1). La direction de la compagnie subsista seulement pour imposer quelques règlemens, et pour lever certaines contributions sous prétexte de salarier l'ambassadeur et les consuls. Smith remarque que ces fonctionnaires seraient plus convenablement payés par l'Etat comme ceux qui sont employés dans les autres résidences; et que ces dépenses et ces règlemens n'ont qu'un but, celui d'essayer de diminuer le nombre de ceux qui voudront se livrer à ce commerce, afin de favoriser ceux qui en sont déjà en possession. Je ne crois pas que les autres peuples qui fréquentent le Levant aient une semblable organisation de *factoreries* ou de *nations*; mais le but du système des Anglais me semble le même que celui de notre police, à qui des deux qu'appartienne le premier modèle.

XIX. Ainsi c'est dans le même esprit que la compagnie anglaise salariait ses consuls, et que le trai-

(1) *Richesse des Nations*, tome IV, liv. V, ch. 1er.

tement des nôtres était assigné sur le droit de consulat. Depuis que le gouvernement a repris l'usage de porter cette dépense sur les fonds généraux (1), ce droit qui a continué d'être perçu à Marseille n'avait plus de destination fixe, et l'on ne voyait pas de raison de laisser un seul port et une seule branche de commerce chargés d'une imposition spéciale. Les Marseillais étaient fondés à dire que ces 2 pour 100 étaient une sorte de compensation qu'ils supportaient autrefois pour le privilége exclusif du commerce du Levant, garanti, même contre les autres ports de France, par le droit de 20 pour 100. Mais pendant long-temps ils ne réclamèrent point; ils payèrent ce droit, et laissèrent oublier pour ainsi dire son origine et son inconvenance. Ils étaient portés à cette résignation, soit en regardant cette contribution comme un témoin de leurs anciens priviléges et une pierre d'attente pour leur restauration, soit en faveur du nouvel emploi qu'ils obtinrent pour ces fonds. On y puisa exclusivement pour les réparations de leur port, et on réserva le surplus pour de grandes constructions qui y sont projetées. Ces deniers, suivant la loi qui avait détruit l'ancienne chambre de commerce, devaient entrer dans la caisse départementale; mais leur destination spéciale ayant été réservée, on les avait tenus séparés dans une caisse dite des droits du commerce, d'abord laissée en dépôt entre les mains de l'administration sanitaire, puis rendue depuis quelque temps à la chambre de commerce qui avait été recréée. Aujourd'hui les Echelles du Levant réclament des secours pour la restauration

(1) Loi du 22 brumaire an VI.

des propriétés communes et pour leurs dépenses administratives autres que celles auxquelles les fonds généraux ont pourvu, et les réparations du port de Marseille sont de plus en plus urgentes. Mais il restera à demander si pour l'avenir ces emplois, tout utiles qu'ils sont, nécessitent un impôt de 2 pour 100 sur une branche particulière de commerce. Il est probable que ce droit sera modifié, tout au moins.

XX. Nous avons parlé de la distinction des Echelles principales et secondaires. Le port de Constantinople sert de relâche nécessaire aux bâtimens qui vont dans la mer Noire; mais le commerce avec la Crimée, sous la domination russe, ne participe en rien aux formes propres aux Echelles du Levant. Odessa est aujourd'hui un port franc. On y consomme nos vins et quelques-uns de nos articles, et de là on les transporte aussi dans une partie de l'empire russe. Les produits de ces vastes états descendent les fleuves, et viennent chercher à Odessa des acheteurs méridionaux, de la même manière qu'on les livre à Cronstadt aux acheteurs du Nord; mais surtout les ports de la Crimée sont les magasins des blés de la Pologne qui y sont conduits, et de ceux mêmes que produisent depuis quelques années les vastes défrichemens de la Tartarie elle-même.

XXI. Dans la dénomination des Echelles du Levant on comprend les marchés de l'Egypte. Nous y vendons des draps et quelques autres objets; nous en tirons du riz, des légumes, du natron. Un pacha entreprenant prend part à ce commerce par ses agens, circonstance qu'on trouve dans d'autres provinces avec un monopole plus ou moins avoué.

XXII. Les Echelles de Barbarie, excepté les ports

du royaume de Maroc, sont pour nous sous la même police que celles du Levant. Des gouvernemens plus variables et plus despotiques avec moins de retenue, obligent à s'y tenir davantage sur ses gardes. A Alger, le Dey fait exercer le commerce à son profit; en traitant avec les Européens, il entend communément rendre solidairement responsables tous ceux d'une nation et leur consul, et quelquefois il a prétendu que tous les chrétiens répondissent les uns pour les autres.

En général, les Barbaresques font le métier de corsaires; ils sont censés en guerre avec tous ceux qui n'ont pas avec eux un traité de paix, traité qu'ils n'accordent ou qu'ils ne renouvellent, avec de nouveaux amis, qu'en exigeant de l'argent et des présens. Ils font esclaves leurs prisonniers, et les mettent en vente comme tels : on sait que les négociations et les démonstrations pour leur faire abandonner cet odieux usage n'ont pas eu de succès durables. Les Français ont été communément les mieux ménagés, en vertu de leur ancienne amitié avec la Porte, dont les régences, peu obéissantes d'ailleurs, ne méconnaissent pas entièrement l'autorité. Dans nos capitulations, le sultan consent expressément que le roi châtie les Algériens quand ils manqueront aux bons procédés.

Tous les traités que les puissances chrétiennes ont faits avec les Barbaresques portent constamment la reconnaissance du principe que le pavillon ami couvre la marchandise ennemie; mais en abandonnant nous-mêmes cette maxime entre nations chrétiennes, nous finirons par enseigner aux Deys d'Alger ou de Tripoli à prétendre visiter en pleine mer les navires qu'ils rencontreront sous nos pavillons; et dans leur état

de guerre perpétuelle, avec leurs inclinations, quelle fatale leçon nous leur aurons donnée!

XXIII. Par des traités particuliers avec Alger, nous sommes fermiers de certains priviléges nommés les *concessions d'Afrique;* savoir, le droit exclusif de pêcher le corail sur la côte algérienne, et celui d'acheter les laines, les cuirs, le suif et la cire qui leur sont apportés de toute une province dans la ville de Bona : il faut y ajouter la faculté d'acheter, au prix courant du marché, et d'exporter cinq cents caffis de blé chaque année.

Ces concessions nous avaient été affermées dès 1520; elles avaient donné naissance en 1685 à deux compagnies dites du *cap Nègre* et du *Bastion,* dont les priviléges passèrent à la compagnie des Indes en 1719. Celle-ci fut bientôt obligée de renoncer à ses droits. D'autres entrepreneurs se présentèrent; enfin, depuis 1741, les concessions furent exploitées par une *Compagnie d'Afrique,* qui se soutenait encore en 1789. Elle avait son siége principal à Marseille; la Chambre de Commerce avait pris sur ses revenus le capital d'une grande partie des actions, et surveillait la direction : le Bastion de France *à la Calle* près Bona était le séjour des agens; on y prenait livraison des denrées concédées pour les expédier à Marseille : la compagnie faisait la pêche et le commerce du corail pour son propre compte.

La compagnie d'Afrique fut détruite en 1793, sans être remboursée de ses fonds; on chargea une agence de suivre les opérations en régie, et pour le compte de l'État; car il fallait continuer à payer à la régence d'Alger les *lismes* ou termes de loyer, et surtout on espérait se procurer par cette voie des secours en

grains dans des années de pénurie, suite de la mauvaise administration intérieure de ces temps. Plus tard, dans la rupture qui suivit l'expédition d'Égypte, nos établissemens furent détruits, nos agens maltraités et dépouillés. A la paix d'Amiens, la formation d'une nouvelle compagnie fut *ordonnée* (1); mais il n'y eut point de capitalistes prêts à obéir à la loi qui les appelait à cette entreprise : la guerre maritime, promptement ranimée, fit tomber les *concessions* aux Anglais; elles nous ont été rendues depuis peu (2). En ce moment, elles sont exploitées par une agence très-provisoire; le projet est de les céder à une compagnie nouvelle, et probablement la réparation du Bastion de France qui a été proposée fournira un motif suffisant d'encouragement à des actionnaires. Des bateaux corses ayant pris l'habitude de se rendre tous les ans à la pêche du corail, depuis qu'elle n'est plus réservée à une compagnie exclusive, l'intention du gouvernement est que cette pêche ne retourne pas sous le monopole; il ne sera concédé que le droit de percevoir une rétribution sur les bateaux pêcheurs, telle que les Anglais l'exigeaient pendant leur jouissance (3). Les Napolitains, les Toscans et les Génois viennent annuellement prendre part à cette industrie; ils y sont admis moyennant la rétribution.

(1) Loi du 17 floréal an x.

(2) Traité du 15 mars 1817, renouvelant celui de 1694 : le prix des *lismes* ou loyers, payable chaque mois, a été augmenté à cette occasion; quelques modifications ont été faites par un nouveau traité du 24 juillet 1820.

(3) La rétribution sur chaque bateau est maintenant de 200 piastres fortes (1,000 francs) pour la pêche d'été, et de 90 piastres pour celle d'hiver.

A la rigueur, sa perception, qui peut suffire à payer les fermages des concessions aux Algériens, peut rester dans la main du gouvernement, et le commerce des denrées qui composent le reste du privilége serait adjugé seul ou cédé aux négocians. On dit seulement que la police particulière qu'exige la nature des relations à Alger, ne permet pas d'abandonner purement et simplement la jouissance de ces concessions à tous ceux qui voudraient y prendre part, sans former de société régulière.

CHAPITRE IX.

Des Pêches.

ARGUMENT. — 1. Pêches diverses; — 2. Juridiction des Prud'hommes pêcheurs dans la Méditerranée; — 3. Titres de l'Ordonnance de 1681 relatifs à la Pêche; — 4. Filets permis ou défendus : Contestations sur l'usage du Chalut; — 5. Contestations sur la limitation de la saison de la pêche des Harengs; — 6. Police réglementaire de la salaison des Poissons; — 7. Sel de franchise; — 8. Pêche de la Morue; — 9. Pêche de la Baleine.

I. La pêche qu'une nation exerce à peu de distance de ses côtes pourrait être comparée à l'une de ses récoltes annuelles ou journalières, et les produits en être assimilés aux denrées alimentaires que l'industrie sait tirer du sol. Une population nombreuse y trouve en outre, avec le salaire et la subsistance, l'habitude et l'expérience des travaux de la mer; elle s'y rend propre à une navigation plus importante.

Les expéditions pour les grandes pêches forment

les marins les plus hardis; quelques-unes d'entre elles sont au nombre des voyages les plus longs et les plus périlleux que l'on puisse entreprendre : sous ce rapport, et indépendamment du commerce de leurs produits, ces entreprises sont généralement protégées et même facilitées par des encouragemens pécuniaires.

. II. Les pêcheurs sont exemptés de prendre patente pour leur industrie. Nous avons vu qu'ils sont classés et soumis au service de la marine de l'État.

Dans la Méditerranée, ils ont une juridiction qui leur est propre, sous le nom de *prud'hommes pêcheurs;* elle remonte à 1431, au temps du bon roi René. Toujours conservée à Marseille, établie à Toulon en 1618, maintenue dans les deux villes en 1790 (1), et depuis étendue à plusieurs autres points de la même côte, du Var aux Pyrénées, tous ces établissemens ont eu pour loi commune les règlemens donnés aux prud'hommes de Marseille. Les arrêts du Conseil (2) les maintenaient dans la faculté de juger *souverainement de la police de la pêche, des contraventions et des différens,* sans formes ni figure de procès.

Les prud'hommes devant être élus par leurs pairs, on pense bien que leur assemblée avait pris la forme d'une corporation régulière, ayant des propriétés et soumettant ses membres à des contributions pour les dépenses d'une administration commune, ainsi qu'à un grand nombre de règlemens rendus aussi restrictifs qu'il était possible. Cependant, les Arrêts du Conseil cités plus haut, en établissant l'autorité des

(1) Loi du 12 décembre 1790.
(2) Arrêts du Conseil des 25 mars 1776 et 20 mars 1786.

prud'hommes sur les *pêcheurs étrangers*, ont par cela même maintenu ceux-ci dans la liberté de prendre part à la pêche. De plus, les Catalans ont un droit reconnu à se confondre en tout avec les pêcheurs français de la Méditerranée, en vertu de la réciprocité fondée par les traités.

Jusqu'à présent on n'a demandé dans l'Océan aucune institution qui ressemblât à celle des prud'hommes provençaux.

III. L'ordonnance de 1681 (1) contient plusieurs titres sur la police des pêches à la mer, sur les parcs ou les madragues, sur les filets permis ou défendus suivant qu'ils ont été considérés comme capables de nuire à la reproduction des poissons, et, pour cet effet, la dimension des mailles est réglée relativement à chaque espèce de poisson qu'ils sont destinés à prendre; enfin sur les temps, où par des motifs analogues, on a jugé que certaines pêches devaient être interrompues. Il y a même un titre pour distinguer les poissons royaux (2), qu'en cette qualité on jugeait appartenir au prince quand ils sont trouvés échoués au bord de la mer, et sauf le salaire *de ceux qui les avaient rencontrés et mis en lieu de sûreté.* Les baleines et autres poissons à lard échoués sont de même considérés comme *épaves*, et comme tels, appartiennent au domaine de l'Etat.

IV. Sans m'arrêter sur tant de détails, il me suffira de dire que les défenses de pêcher avec des filets trainans ou à petites mailles, celle de la pêche aux bœufs, ou à la *drége*, à la *traîne*, ou *guanguy*, ont

(1) Liv. v.

(2) Dauphins, esturgeons, saumons et truites, tit. VII, art. 1er.

été plusieurs fois renouvelées (1). Le filet qui a le plus souvent occupé l'administration est le *chalut* ou *rets traversier* qui, sous diverses modifications, a été long-temps usité sur les côtes de Normandie. On le trouve permis en 1729 (2), défendu en 1744 (3), rétabli peu de mois après (4), mais à la charge de ne s'en servir que pendant quelques mois de l'année; et après cent ans, cette querelle dure encore. Les pêcheurs de Honfleur usent du chalut; ceux de Dieppe se plaignent que ce filet traînant et chargé de pierres et de plomb, tiré sur les fonds à force de voiles, arrache les herbes marines, déracine les rochers, bouleverse le fond de la mer, détruit le frai, écrase le jeune poisson. Par une ordonnance récente (5), on a tenté de concilier les prétentions opposées en modifiant les dimensions, le poids, le diamètre des mailles du filet permis dans l'arrondissement de Cherbourg, et en tolérant provisoirement l'usage d'un autre également modifié, *dans les quartiers du Havre et de Honfleur*. Mais il n'est pas facile de contenir exactement dans ces limites le pêcheur à qui tel filet permis sur un point est défendu un peu au delà; la vérification du poids et de la mesure n'est pas exempte non plus de difficulté et de querelle; en un mot il est difficile d'espérer que l'administration n'ait plus à entendre parler de ce sujet de discords.

V. Un autre objet divise aussi les mêmes intéres-

---

(1) Lois des 15 avril 1791 et 21 ventose an XI.

(2) Déclaration du 20 décembre 1729.

(3) Déclaration du 16 avril 1744.

(4) Déclaration du 31 octobre 1744.

(5) Du 13 mai 1818.

sés, savoir, les pêcheurs et marchands de poisson de la côte supérieure à l'embouchure de la Seine, et ceux de la côte inférieure (le Calvados); c'est la question de la liberté ou de la restriction de la pêche du hareng. Ce poisson voyageur paraît tous les ans en troupe si nombreuse et si compacte, si l'on peut s'exprimer ainsi, qu'on le nomme *le banc* des harengs. Arrivant du Nord, où les Hollandais et les Anglais les ont attaqués avant nous, ils viennent toucher nos côtes dès la fin de l'automne. Ils frayent au commencement de janvier vers l'embouchure de la Seine; ils continuent à descendre le long de la côte; on les perd de vue dans le golfe de Gascogne. Les habitans maritimes du bord supérieur de la Seine ont ainsi l'avantage de pêcher le hareng les premiers en France, et de le saler dans son état le plus prospère. Quand plus tard, après avoir frayé, le poisson est resté maigre, et qu'il ne parvient à la portée des pêcheurs du Calvados que dans cet état, il a moins de valeur; on dit aussi qu'alors il se présente sur la côte avec une telle affluence, que l'abondance et le peu de difficulté de la pêche contribuent à en mettre les produits à bas prix. Les pêcheurs et les saleurs du département de la Seine-Inférieure se plaignent du préjudice que fait au cours de leurs primeurs, la concurrence d'une marchandise abondante et de moindre qualité. Ils ont demandé de tout temps que la pêche du hareng fût interdite après une certaine époque. Elle l'était passé Noël avant 1681. Dans un arrêt du Conseil du 24 mars 1687 (1) qui fixa la fin de décembre pour la clôture, il y est dit qu'après ce temps, le hareng ayant frayé, *devient de mauvaise*

(1) Rapporté par VALIN sur le tit. v du liv. v de l'Ordonnance.

qualité; « ce qui ruine entièrement lesdites côtes » (de Picardie et de Normandie) *par la quantité » qu'on en prend*, et les pêches qu'on fait en bonne » saison par le vil prix auquel on le vend ». Ces défenses ont été fréquemment modifiées.

Enfin en 1792, en réponse à la demande d'une loi réglémentaire pour l'ouverture et la clôture de la pêche, il en fut rendu une (1) qui, au contraire, permit à tout Français de commencer et finir à volonté et sans détermination d'époque, la pêche du maquereau et du hareng, remettant au surplus les pêcheurs à l'observation des règlemens portés par les articles non abrogés de l'Ordonnance ou, comme l'on s'exprime, du *Code maritime.* Divers arrêtés et décrets ont été rendus depuis sur la police de la pêche ou sur la vente des harengs. Quelques-uns renfermant des prescriptions minutieuses, confirmèrent (2) la liberté acquise par cette loi. Les prétentions opposées n'avaient pourtant jamais cessé de s'agiter; elles provoquèrent un nouvel examen à la fin de 1815; on supposa qu'il y aurait alors quelque faveur pour ceux qui réclamaient les anciens règlemens interrompus à l'époque suspecte de 1792. Mais ce qui prévalut après plusieurs mois de discussion, ce fut un rapprochement apparent entre les parties contendantes; on crut ne faire que sanctionner leur vœu ou leurs accords, en réglant que la pêche du hareng s'ouvrirait le 1er septembre, et finirait le 15 janvier (3). A peine cette disposition était-elle prise, que l'assentiment commun sur lequel l'autorité

(1) Du 15 vendémiaire an II.

(2) Décrets des 13 pluviose an XI et 8 octobre 1810.

(3) Ordonnance du Roi, du 14 août 1816.

l'avait prononcée, fut démenti ou rétracté. Après quelques renvois, il a été impossible de se soustraire à une nouvelle discussion. On a d'abord reconnu que la maigreur, la qualité inférieure du hareng *gay* (celui qui a frayé), comparativement au hareng plein, ne sont nullement des causes d'insalubrité; que depuis 1792 il ne s'est élevé à cet égard aucune plainte contre l'usage, pour la nourriture, de ce poisson pêché librement chaque année depuis vingt-cinq ans. Dès lors, la question s'est réduite à savoir si la fabrication d'une marchandise ou la récolte d'une denrée de qualité et de valeur inférieure, défendue soit par une Ordonnance, soit par une loi, pour empêcher que son bas prix ne fît concurrence à ceux qui ont l'avantage de recueillir des produits plus précoces et plus estimés, constituait ou non un privilégé injuste. Au moment où j'écris, une nouvelle Ordonnance (1) proroge provisoirement la clôture de la pêche jusqu'au 31 janvier 1821, et appelle une dernière délibération définitive sur la liberté absolue et permanente telle qu'elle existait de 1792 à 1816.

VI. Une police sévère, du moins en apparence, et comme je l'ai dit minutieuse, avait réglémenté la salaison, l'embarillage et le commerce des poissons qui ne sont pas consommés frais. Une circonstance particulière motive une partie de ces soins : le sel employé aux pêcheries est exempt de l'impôt; il faut donc s'assurer que la salaison des poissons n'est pas un prétexte pour le détourner à d'autres emplois. La prévoyance fiscale a même pensé qu'il ne serait pas impossible qu'on s'avisât de soustraire une partie du sel pour en faire la contrebande, en sacrifiant le

(1) Du 6 décembre 1820.

poisson ou en le livrant au public imparfaitement salé. Les précautions relatives, et quelques autres qui tenaient au goût de beaucoup gouverner et d'affecter les anciennes règles, furent l'objet de divers décrets (1) du précédent gouvernement. Aujourd'hui le dernier état se trouve fixé par les Ordonnances du Roi des 14 août et 30 octobre 1816. Ces Règlemens déterminent la quantité de sel dont la franchise est accordée à chaque qualité de poissons salés, soit à terre, soit en mer, ou ressalés au retour; les précautions prises pour que la manipulation absorbe le sel sans pouvoir le détourner à d'autres usages, et pour que les résidus en soient détruits, les *exercices* des préposés des douanes sur les ateliers de salaison, et les mesures pour y fermer toute voie aux soustractions frauduleuses du sel. On y trouve aussi quelques règles de police pour la pêche et la vente du poisson. On n'en peut saler que d'une ou de deux nuits; on n'en peut apporter de trois nuits que pour la consommation immédiate du canton : aucun poisson pêché depuis plus de trois jours n'est admissible.

Les procédés de la salaison ou de la fumigation sont déterminés, ainsi que la contenance des barils dans lesquels le poisson est livré au commerce. Ils doivent être marqués du nom de la ville, de celui du saleur, indiquer si le hareng est *plein* ou *gay*. Ces marques ne peuvent être accordées qu'au hareng d'une nuit. Celui de deux nuits ne peut les recevoir, et par ce défaut son infériorité est reconnue, non par le consommateur, il est vrai, mais par

(1) Décrets des 13 pluviose an XI, 11 juin 1806, 17 décembre 1809, 8 octobre 1810. Celui-ci en cite un du 21 juin 1810 sur la police de la pêche, qui n'est point au Bulletin des Lois.

le marchand; la contravention à ces règlemens sur les marques tombe dans la disposition du Code pénal contre ceux qui trompent sur la qualité des marchandises; et l'usurpation de l'empreinte d'un autre saleur ou d'une autre ville est aussi le délit qualifié par le même Code sur les marques en général (1). L'administration municipale est autorisée à proposer des arrêtés de police locale pour *garantir la loyauté des ventes* et *la bonté des salaisons* de harengs et de maquereaux, et à indiquer les *moyens de couvrir les frais de surveillance* (2); mais on ne s'en est pas tenu à ce que cette autorité aurait la simple faculté de faire. Les règlemens dont nous parlons établissent dans chaque port, baie ou crique, deux syndics, pris, l'un parmi les anciens armateurs, l'autre parmi les anciens saleurs; ils sont nommés par les chambres ou tribunaux de commerce, à défaut par les maires; ils servent *gratuitement*; mais ils peuvent demander des adjoints, lesquels sont *salariés aux frais du commerce*. Tous sont assermentés. Ils ont le droit de surveiller la qualité et la livraison du hareng venant de la mer; de vérifier le poids des barils et d'en faire l'ouverture, à l'effet d'en examiner l'emplissage, ainsi que la qualité et l'apprêt du poisson; ils sont autorisés à se *transporter dans les ateliers* pour s'assurer des poids, des marques, des apprêts, à l'effet de quoi tout propriétaire est tenu

(1) *Code pénal*, art. 123, 142 et 143.

(2) Il y a un règlement du maire du Havre, homologué par décret du 26 septembre 1811; la plupart de ses dispositions sont entrées dans l'Ordonnance du Roi, du 14 août 1816. Il y a un règlement récent du maire de Boulogne, homologué le 29 février 1820. On en trouve aussi plusieurs qui règlent le *barillage* des poissons.

de faire *défoncer tous et chacun des barils* dont l'ouverture sera demandée. Les syndics, en cas de contravention, dresseront procès verbal pour la poursuite en police correctionnelle; et provisoirement, ils peuvent arrêter la livraison ou *l'expédition de la marchandise frauduleuse* ou défectueuse, même la saisir et la mettre en séquestre.

Ceux qui aiment les anciens règlemens et l'intervention de l'autorité en toute chose, et les jurés-gardes, et l'abandon de l'industrie à la discrétion d'un syndicat; ceux qui croient insuffisant de *réprimer* et qui veulent *prévenir*, n'ont rien à désirer ici. Aussi cet acte, quoique émané de l'administration actuelle, n'est-il que la répétition d'anciens règlemens, que sur une matière locale et peu connue, on a plutôt craint de refuser qu'on ne l'a accordée avec conviction. Ceux qui croient cet appareil inutile ont la triste satisfaction d'apprendre tous les ans qu'on ne s'en plaint pas moins de la mauvais qualité des salaisons. Il est vrai que chacun n'accuse jamais les fraudes ou les négligences et la faiblesse des syndics que chez ses voisins. Personne ne reconnaît que ces précautions sont vaines ; mais on les trouve ou incomplètes ou mal exécutées; en sorte que l'on dirait que pour bien faire, il faudrait nommer dans une ville les syndics qui iraient contrôler les salaisons d'une autre.

VII. Il est défendu aux pêcheurs d'acheter en mer du hareng de pêche étrangère, à peine de confiscation du poisson, des bateaux et ustensiles de pêche, et de 500 francs d'amende ; le tout conformément à un arrêt du Conseil de 1687. Il est vrai que le poisson frais n'est pas prohibé à l'entrée; mais la franchise

du sel étant accordée aux pêcheries françaises, on ne veut pas que celles des étrangers usurpent cet avantage, ni que leurs produits destinés à payer un droit de douane s'en trouvent exemptés en se confondant avec les nôtres. La rigueur était encore mieux motivée quand la pêche aux harengs jouissait chez nous d'une prime d'encouragement.

Une loi du 10 avril 1791 en accordait une de 6 francs par baril exporté en Suisse, en Italie, en Espagne, au Levant ou dans nos colonies. Cette faveur tomba en désuétude. Un arrêté du 13 pluviose an XI, le même qui confirmait la liberté illimitée de pêcher, accordait aux pêcheurs qui s'y livraient en automne, une gratification de 50 francs par homme, pour les bateaux de 25 tonneaux, et de 20 hommes d'équipage au moins; mais la guerre maritime rendit cette disposition sans objet; nos pêcheurs ne purent s'aventurer loin des côtes, et il fallut au contraire peu après (1), baisser le droit d'entrée sur les poissons étrangers autres que ceux de pêche anglaise. Les décrets postérieurs sur la pêche du hareng, et ensuite les ordonnances sur le même sujet, n'ont pas renouvelé la disposition relative aux primes; elle a cessé d'avoir effet.

Les encouragemens pécuniaires destinés aux pêches de la morue et de la baleine, ont été au contraire renouvelés et prorogés; et d'abord, la franchise du sel est commune aux armemens pour la morue. Il en est livré des entrepôts aux navires qui partent en telle quantité que les armateurs en demandent. Ils sont libres de disposer au dehors de ce qu'ils n'emploieraient pas; s'ils le rapportent, ce résidu est replacé à

(1) Arrêté du 4 complémentaire an XI.

l'entrepôt. A terre, il est donné du sel avec les précautions convenables pour la salaison de celles des morues dont la préparation au lieu de la pêche n'est pas suffisante pour leur conservation.

Enfin, quelques armateurs croient nécessaire à la bonté de leurs opérations de faire concourir avec le sel de France celui de Portugal, particulièrement de *Saint-Ubes*. Un arrêté de l'ancien gouvernement (1), confirmé par une Ordonnance du Roi (2), a permis cette pratique, et autorisé dans les ports, pour cet effet et pour cet usage uniquement, l'entrepôt de quantités déterminées de ce sel étranger. Il faut concéder une grande liberté au fabricant, à celui qui confectionne un article quelconque, et qui juge que de telle qualité de matière ou d'ingrédiens dépend la réussite de sa manipulation et la perfection de son produit. Quand il agirait par préjugé, il faudrait le mettre à portée de s'éclairer par l'expérience; mais il serait toujours dangereux de le priver de ce qu'il croit nécessaire, jusqu'à ce qu'il ait de lui-même reconnu son erreur. La tolérance du gouvernement à l'égard du sel de Portugal est donc très-sage; mais il serait à désirer que nos armateurs se prêtassent à bien essayer celui des salines de Peccais; il y a toute raison de croire que ses qualités connues remplaceraient avantageusement celui de Saint-Ubes.

VIII. La première pêche de la morue a été pratiquée par les Français du golfe de Gascogne; si l'on en croit les notes ajoutées dans le livre des *Us et*

(1) Arrêté du 20 vendémiaire an XI.

(2) Ordonnance du Roi, du 11 novembre 1814; elle n'est pas au Bulletin des Lois.

Coutumes de la mer aux articles des jugemens d'Oléron, les pêcheurs des environs de Bayonne, accoutumés à faire sur leurs côtes la chasse aux baleines qui les fréquentaient à cette époque reculée, et à les poursuivre dans leurs migrations vers le Nord, découvrirent les îles de Terre-Neuve, avant que Colomb eût trouvé les Antilles. Quoi qu'il en soit, nos armateurs français ont long-temps exploité la pêche des morues presque sans rivaux. Tous les points de la grande île de Terre-Neuve, l'île Royale, les côtes voisines conservent les noms basques ou bretons, qui attestent par qui ils furent possédés ou fréquentés. A la paix d'Utrecht, il fallut renoncer à ces possessions; il nous est resté les deux petites îles de Saint-Pierre et de Miquelon, la faculté de pêcher au grand banc, et celle d'aller sécher le poisson sur quelques parties de la côte de la grande île de Terre-Neuve. Ces droits, maintenus par les divers traités de paix avec les Anglais, ont été remis par ceux de 1814 et 1815 au même état où ils étaient avant le 1er janvier 1792; ils sont précaires et peu considérables; nos petites îles sont sans défense; et à Terre-Neuve nos pêcheurs ne sont autorisés à construire que des établissemens temporaires et pour la saison, sur les grèves qui sont destinées à leurs sécheries; cependant, dans le parlement d'Angleterre, on a entendu reprocher aux ministres d'avoir consenti à l'admission des Français dans les places les plus favorables.

La pêche dans ces parages lointains est régie par des règlemens qui ont été renouvelés plusieurs fois. Anciennement, le premier bâtiment pêcheur qui arrivait sur la côte de Terre-Neuve prenait le titre d'*amiral*, et faisait la police; il avait le choix de la

meilleure place sur la grève (1). Aujourd'hui (2), toutes les places se tirent au sort à Saint-Malo, où les armateurs de tous les ports se font représenter pour cette opération. La jouissance des places échues, d'abord déférée pour trois ans, l'est maintenant pour cinq années, après lesquelles on procède à un tirage nouveau. Le départ de France pour l'île de Terre-Neuve ne peut avoir lieu avant le 1er mars pour la côte de l'Ouest, et avant le 20 avril, pour celle de l'Est. Les armateurs qui vont à la pêche pour la première fois, et qui n'ont pas encore eu de place marquée d'établissement, peuvent mettre à la voile le 10 avril pour la côte de l'Est. Des bâtimens de l'état sont envoyés pour veiller sur les pêcheurs; le même soin à Saint-Pierre et Miquelon appartient aux autorités françaises, car là, le territoire est à la France.

La pêche ou plutôt la préparation de la morue se fait de deux manières. On nomme *grande pêche* celle où le poisson est transporté et séché à terre, et n'est chargé dans le navire qu'entièrement préparé. En cet état, il se conserve long-temps, et souffre le transport dans les lieux éloignés, dans la Méditerranée, au Levant. C'est ce qu'on appelle la morue *sèche*.

Dans la *petite pêche*, le poisson est nettoyé et salé sur le bord, sans être porté à terre, et par conséquent sans pouvoir être séché. C'est ce qu'on nomme la morue *verte* par opposition à la *sèche*. Ce poisson, rapporté dans le sel directement et avec le moins

(1) Règlement des Bretons, du 26 mars 1640, consacré, sauf le nom d'*amiral*, par le tit. VI du liv. V de l'Ordonnance de 1681.

(2) Décret du 15 pluviose an XI; Ordonnance du Roi, du 13 février 1815.

de délai possible, est plus frais, mais se conserve moins long-temps. La petite pêche se fait sur le *grand banc* de Terre-Neuve, banc qui n'offre point de moyen de prendre terre; elle se fait aussi, surtout par les armateurs de Dunkerque, dans les mers voisines du Groenland et de l'Islande, particulièrement au Doggerbank. La grande pêche est celle de nos côtes de Saint-Pierre et Miquelon, ou des grèves qui nous ont été conservées sur les deux côtes de la grande île de Terre-Neuve.

La longueur des voyages et des séjours dans les mers orageuses du Nord ayant fait considérer la pêche de la morue comme l'école la plus utile pour former des hommes de mer, il y a long-temps qu'on a cru devoir y encourager les armateurs en leur distribuant des primes; et il est assez curieux de remarquer en quelle progression on y a procédé. Elles furent d'abord accordées sur les produits de la pêche suivant qu'ils étaient portés aux débouchés qui semblaient les plus intéressans. Il n'y en avait point qui pussent l'être autant que nos colonies des Antilles, où la morue est un des principaux objets de la nourriture des nègres. On commença donc par donner 25 sous par quintal, poids de marc, ce qui faisait 2 fr. 50 cent. environ par quintal métrique de morue de nos pêches apportée aux îles françaises (1). La prime fut bientôt augmentée d'abord à 10 liv., puis à 12 liv. (2) (20 et 24 fr. le quintal métrique).

Après une longue interruption causée par la guerre, la même concession fut renouvelée (3); confirmée

(1) Arrêts du Conseil des 31 juillet 1767 et 19 mai 1775.
(2) Arrêts du Conseil des 18 mai 1785 et 18 février 1787.
(3) Arrêté du 17 ventose an x.

dans ces derniers temps (1), elle est aujourd'hui portée à 40 *francs* (2).

En 1785, on avait aussi accordé 5 livres de prime par quintal, poids de marc (10 fr. par quintal métrique) aux exportations de morue française faites soit des lieux de pêche directement, soit des ports du royaume, et toujours par navire français, en Italie, en Espagne ou en Portugal; une loi de 1791 (3), qui confirmait tous les encouragemens donnés à cette pêche, ajoutait le Levant aux lieux de ces exportations. L'arrêté publié à la paix d'Amiens accorda 12 fr. par quintal métrique aux exportations des ports français de la Méditerranée pour l'Espagne, l'Italie, le Portugal et les Echelles du Levant; et 10 francs, pour l'exportation directe des lieux de pêche en Portugal, en Espagne ou en Italie. Ces fixations ont été conservées dans les Ordonnances du Roi, et subsistent en ce moment.

On avait aussi donné en 1802 des primes pour l'importation en France de deux autres produits de la même pêche, des huiles de morue et des rogues ou œufs de morue préparés pour servir d'appât à nos pêches de sardines. Par les Ordonnances précitées, cet encouragement est fixé à 10 cent. par kilog. d'huile de morue, et à 20 centimes par kilogramme de rogues (4).

---

(1) Ordonnance du Roi, du 8 février 1816.

(2) Ordonnance du Roi, du 21 octobre 1818.

(3) Loi du 10 avril 1791.

(4) Pendant long-temps nos pêcheurs n'ont voulu employer que de la rogue de Norwége, qui, par de singulières combinaisons, a été poussée quelquefois à des prix excessifs; on a mis beaucoup d'intérêt à leur faire connaître la rogue française, et à leur donner

Mais cumulativement à ces primes sur les produits de la pêche, un genre encore plus direct d'encouragement pécuniaire fut adopté en 1802; ce sont d'autres primes données dès le départ et à raison du nombre d'hommes dont l'équipage se compose. Elles sont fixées depuis cette époque à 50 francs par tête pour les expéditions à la grande pêche, et à 15 francs pour celles de la petite. Les hommes qui sont comptés sont ceux du rôle depuis le capitaine jusqu'au mousse inclusivement. Les passagers, les ouvriers étrangers à la marine n'y sont pas compris, et ne doivent pas l'être, puisqu'il s'agit de former des marins. Les navires qui partent pour les parages de la petite pêche, mais qui justifient au retour qu'ils sont passés de là aux côtes et y ont séché leurs poissons, sont traités comme s'ils s'étaient rendus directement à Saint-Pierre ou à l'île de Terre-Neuve (1).

Si le navire fait plusieurs voyages, la prime est due à chaque fois, excepté pour la pêche du Doggerbank, dans laquelle à raison de la proximité, la prime n'est payée à chaque bâtiment qu'une fois par saison.

Ces divers encouragemens emploient chaque année, dans le dernier état, onze cent mille francs environ, en y comprenant toutefois ce qui s'accorde de prime à la pêche de la baleine. Je n'entreprendrai pas de juger l'utilité de cette dépense; elle est représentée comme absolument nécessaire, si l'on

---

l'habitude de s'en servir. Ce soin, et celui d'indiquer les meilleures préparations, a occupé M. NOEL DE LA MORINIÈRE (auteur d'une *Histoire générale des Pêches*, dont le public a le premier volume), qui a dans le ministère de l'Intérieur le titre d'inspecteur des pêches.

(1) Ordonnance du Roi, du 4 octobre 1820.

veut conserver les pêches; et celles-ci sont réputées le principal moyen de former en temps de paix et d'entretenir de bons équipages.

Il n'est pas surprenant que le commerce de la morue ne suffise pas par lui-même pour attirer un grand nombre d'armateurs. La consommation de ce poisson a diminué, soit qu'il y ait du relâchement dans les abstinences des peuples catholiques, soit que la suppression des communautés religieuses en France se rende sensible; mais surtout nous avons une concurrence difficile à soutenir à l'étranger. Ce n'est pas seulement celle des Anglais (1); eux-mêmes luttent avec peine contre les Américains. Ceux-ci, établis dans le voisinage, dispensés de porter avec eux des approvisionnemens pour une saison entière, ont surtout un singulier avantage pour verser leurs produits dans nos iles d'Amérique. La morue ne se conserve pas long-temps sous le climat des Antilles; il faudrait pouvoir y renouveler sans cesse des provisions peu considérables à chaque fois; mais nous ne saurions le faire directement de nos pêcheries, puisque nous n'y sommes que pendant une saison de l'année. Si de nos ports de France nous devons y suppléer par des envois successifs des poissons emmagasinés chez nous, tout l'avantage est pour les Américains, pêchant en tout temps, ayant bien moins de trajet à faire soit pour arriver à propos, soit pour aller des pêcheries entreposer dans leurs magasins les produits qui attendent le moment favorable de

(1) Les Anglais, qui donnent des primes pour l'encouragement de la pêche du hareng et pour celle de la baleine, paraissent n'avoir établi pour la morue de leurs pêcheries que la franchise absolue des droits, et une légère prime de trois schellings par quintal à l'exportation.

Digitized by Google

passer sur le marché. C'est ainsi que quoique les poissons étrangers soient chargés dans nos îles d'un droit d'entrée, une prime de 20 francs par quintal décimal sur les nôtres n'avait pu décider nos armateurs à y risquer leurs cargaisons. C'est le doublement à 40 francs qui les a enfin déterminés. Mais là, comme ailleurs, ces moyens pénibles auront bientôt l'inconvénient ordinaire. Inutiles s'ils sont employés avec retenue, quand à force de sacrifices ils deviennent efficaces, ils déterminent tout le monde à se jeter dans la même carrière; et la concurrence des approvisionnemens surabondans ne tarde pas à en avilir la valeur; ainsi le producteur se décourage, précisément en proportion de l'encouragement accessoire qu'on s'efforce à lui prodiguer.

La dernière Ordonnance du Roi relative aux divers encouragemens pécuniaires pour la pêche de la morue doit avoir effet jusqu'au 1[er] septembre 1822.

IX. La pêche de la baleine autrefois propre aux Basques, mais depuis presque entièrement négligée après quelques essais, avait obtenu l'attention du gouvernement en 1785; on attira à Dunkerque une colonie de quakers nantukois accoutumés à ce genre de commerce; on leur assura, avec quelques avantages, celui de donner le pavillon français à leurs propres navires ou à ceux qu'ils jugeraient à propos d'acheter dans l'étranger. On leur attribua une prime de 50 francs par tonneau sur le p[illegible] de leurs bâtimens (1), la franchise de droit des huiles de leur pêche, et une augmentation considérable du droit sur les autres huiles de baleine venant de l'étranger; elles furent même prohibées (2).

(1) Arrêt du Conseil, du 5 décembre 1785.

(2) Arrêt du 7 décembre 1788.

Ces faveurs furent confirmées sous l'Assemblée constituante (1) ; mais les événemens de la révolution firent disparaître ces paisibles étrangers; les primes dues sur leurs dernières expéditions furent très-mal payées. On eut soin d'en offrir de pareilles (2) aux armateurs français qui entreprendraient la même industrie; mais le temps n'était pas favorable pour rendre utile cet appel.

A la paix d'Amiens, on se hâta (3) de renouveler à titre de confirmation l'offre de la prime de 50 francs par tonneau. On permit aux armateurs, pendant un an, de se pourvoir de navires étrangers qu'on admit à la francisation; et pendant trois années on souffrit que l'équipage, et même l'état-major, fussent composés de deux tiers d'étrangers avec un tiers de Français. Les Français admis au rôle sont dès lors exempts de toute réquisition pour le service maritime jusqu'au retour.

Le prompt renouvellement de la guerre n'a donné à ce règlement d'autre usage que de servir de modèle aux Ordonnances accordées au commerce après la restauration; l'une de 1816 (4) confirma la prime, soit que la pêche se fasse dans les mers du Nord ou du Sud ; elle est double si le navire, ayant passé le cap Horn ou le détroit de Magellan, a pêché dans

(1) Loi du 25 juillet 1791.

(2) Loi du 27 mai 1792.

(3) Arrêtés des 9 nivose et 17 prairial an x. Suivant le premier, la prime ne devait être payée que sur le nombre des tonneaux disponibles pour le chargement. Suivant le second, il fut ordonné de jauger sans déduction ; on a vu ailleurs que la jauge de la douane est censée effectuer d'elle-même les déductions relatives à l'espace occupé par les agrès, vivres, etc.

(4) Du 8 février 1816.

la mer Pacifique et rapporte ses produits en France après un voyage de seize à vingt-six mois.

La faculté d'employer deux tiers d'officiers et de matelots étrangers, et celle d'user de bâtimens étrangers francisés, à condition de ne servir à aucun autre emploi, furent données pour trois ans. C'est à l'expiration de ce terme qu'une nouvelle Ordonnance (1) a renouvelé les encouragemens jusqu'au 1er janvier 1825, en les modifiant cependant à raison des progrès que les armateurs français ont faits dans cette carrière.

La permission d'employer des vaisseaux étrangers ne doit durer que jusqu'au 1er mars 1822. Leur francisation est provisoire ; ce n'est qu'après cinq ans consécutifs d'emploi à la pêche, et deux voyages à la mer Pacifique ou quatre à la mer du Nord, que ces navires, s'ils deviennent la propriété d'armateurs français, auront définitivement acquis la nationalité par exception aux lois sur la francisation.

Ce n'est que jusqu'à la même époque (1er mars 1822), que les étrangers doivent être admis dans les équipages, et ce n'est plus que pour une moitié. L'ancienne prime de 50 francs par tonneau a été changée en même temps ; elle n'est que de 40 francs pour le navire étranger n'ayant que la moitié de son équipage français, y compris dans tous les cas un des deux premiers officiers. On accorde 50 francs, s'il y a deux tiers de Français y compris le capitaine de l'expédition, soit que le navire soit français ou étranger ; et enfin la prime est de 60 francs si tout l'équipage est français, et que le navire soit construit en France avec tous ses instrumens de pêche : car d'ailleurs il a été permis d'importer en exemption de droit ces ins-

(1) Du 14 février 1819.

trumens et accessoires pour l'usage des navires francisés (1).

Les Ordonnances ci dessus règlent les précautions nécessaires pour que les primes avancées au départ ne soient pas usurpées par des armemens simulés qui ne rempliraient pas leur destination, ou qui ne rapporteraient pas leurs produits en France. Une caution suffisante doit être fournie, et la peine pour la violation des conditions imposées est la restitution d'une double prime (2).

---

(1) Les Anglais donnent des primes pour la pêche de la baleine; savoir:

1 livre sterling par tonneau pour la pêche au Groenland, détroit de Davis et mers adjacentes.

300 livres st. de gratification à chacun des huit vaisseaux sortis les premiers chaque année des ports d'Angleterre pour aller pêcher au sud de l'équateur, et qui retournent en Angleterre avec leurs produits avant le 1er décembre suivant.

400 livres st. à chacun des quatre vaisseaux qui, ayant dépassé le 36e degré de latitude Sud, et ayant employé au moins quatorze mois, retourneront dans le courant de l'année qui suit celle de leur départ, et qui rapporteront la plus grande quantité d'huile ou de spermaceti de leur propre pêche (au moins vingt tonneaux.)

600 livres st. à chacun des dix vaisseaux qui rapporteront la plus grande quantité de produits de leur pêche (au moins trente tonn.), après avoir doublé le cap Horn ou passé le détroit de Magellan, ou bien doublé le cap de Bonne-Espérance, et atteint le 105e degré de longitude Est au méridien de Londres, ayant pêché au moins quatre mois dans l'une ou l'autre de ces stations, et employé seize mois au moins dans le voyage.

500 livres st. à chacun des neuf vaisseaux qui, dans un semblable voyage, porteront la plus grande quantité de produits après les dix ci-dessus.

(2) L'Ordonnance de 1681 a un titre exprès sur le *sart*, *varech*, ou *goémon*; c'est l'herbe marine qui croit sur les rochers, ou que le flot amène au rivage. Sur une partie des côtes de l'Océan, on

emploie cette herbe salée pour l'engrais des terres. De l'Ordonnance et des diverses Déclarations qui l'accompagnent, il résulte que l'herbe coupée apportée par la mer appartient au premier occupant, ainsi que celle que l'on va cueillir snr les îlots et rochers, en tout temps séparés du continent; au contraire, celle qui croît sur terre et sur les rochers qui n'en sont séparés qu'à la marée haute, appartient à chaque commune respectivement, ne peut être coupée qu'à des époqnes fixées par délibération, *et ne peut être transportée hors du territoire*, restriction bizarre, qui empêcherait telle localité de profiter de ce dont on a de trop dans son voisinage: aussi cette disposition est-elle assez mal exécutée.

La récolte du goémon n'est pas une pêche, et je n'aurais eu aucune occasion d'en parler ici sans une circonstance particulière. Il s'agit de savoir si tous ceux qui vont chercher le goémon à la mer sur les rochers déserts, où il appartient au premier occupant, doivent être classés. La Déclaration du 30 mai 1731 permettait aux pêcheurs ou *autres d'y aller librement en bateau sans pouvoir en être empêchés*. Un Arrêté du 28 floréal an III exemptait de toute soumission à l'inscription maritime « les cultivateurs qui » n'ont d'autre rapport avec la mer que l'usage où ils sont d'aller » avec de petites barques couper ou ramasser le goémon pour l'employer à l'amendement de leurs terres. » Sur ces autorités, les habitans de plusieurs cantons persistent à réclamer cette liberté sans être marins. L'administration maritime paraît croire, au contraire, que cette permission n'est donnée aux habitans que pour aller le long de leur territoire dans de petits bateaux qnand la route de terre est trop difficile, mais qu'il ne saurait être permis qu'à des marins classés de se détacher du rivage pour atteindre des rochers séparés du continent.

APPENDICE.

DIVERSES ESPÈCES D'ASSURANCES.

SECTION PREMIÈRE.

Assurances contre l'Incendie.

Argument. — 1. Divers risques susceptibles d'assurances; — 2. Assurances à primes et Assurauces mutuelles; — 3. Assurances contre l'Incendie sur immeubles; — 4. — sur le mobilier; — 5. Observations sur les évalnations en général; — 6. Mobilier de méuage; — 7. Marchandises en magasiu; — 8. Concours de plusieurs Assurances; — 9. Qui peut se faire assurer? — 10. Locataires; — 11. Créanciers hypothécaires; — 12. Assurances officieuses; — 13. Assurauces mutuelles des Immeubles; — 14. Évaluation; — 15. Limitation des Indemnités en cas d'inceudie; — 16. Garantie spéciale; — 17. Contribution pour les Frais; — 18. Les associations d'Assurances mutuelles ne peuveut être que locales; — 19. Elles ne peuvent s'étendre aux Biens-Meubles; — 20. Exceptions admises ou proposées; — 21. Interventions de l'autorité daus les Assurances mutuelles, particulièrement eu ce qui regarde l'Inceudie; — 22. Observations sur les Assurances contre la grêle.

I. Je me suis réservé de donner ici quelques notions sur les assurances appliquées à d'autres risques que ceux de la mer. Je ne devais pas interrompre la suite des chapitres qui appartiennent au commerce maritime, pour y intercaler la notice de spéculations qui n'y ont aucun rapport; mais la conformité du but et des principes, quoique rapportés à des objets différeus,

Digitized by Google

ne me permettait pas de placer ailleurs ces assurances ni d'en traiter avant d'avoir exposé les maximes propres à celles de la mer.

Ce rapprochement est d'autant plus indispensable, qu'ainsi que nous l'avons remarqué, les rédacteurs du Code civil, n'ayant pensé qu'à une seule espèce, ont renvoyé le *contrat d'assurances* aux *lois maritimes*. Le Code de commerce n'a pas mieux prévu les autres assurances; ainsi nous manquons de toute loi positive; nous sommes réduits à raisonner par analogie; ou plutôt nous avons à remonter à des principes dérivés de la nature des choses; les règles écrites sur l'assurance de mer n'en étant qu'une conséquence, il sera facile de reconnaître en quoi elles conviennent aux contrats faits sur les autres risques.

Nous connaissons en ce moment les assurances contre l'incendie; on en a proposé et même essayé contre les ravages de la grêle et de l'épizootie; on trouve aussi des assurances sur la vie; nous verrons si elles sont bien nommées ou si toutes les opérations embrassées sous cette qualification sont des assurances (1). Ces diverses entreprises sont tenues les unes par des spéculateurs qui reçoivent une prime de chaque assuré et prennent les événemens à leur compte, les autres sous le nom d'assurances mutuelles ou réciproques ne sont que l'association des personnes en risque qui mettent leurs dangers en

(1) Le Conseil d'État a décidé qu'on ne devait point autoriser une même compagnie à cumuler les assurances de plusieurs genres, comme les risques maritimes et ceux de l'incendie, etc. Ceux qui ont voulu en embrasser plusieurs ont été obligés de former autant de capitaux séparés et de sociétés distinctes. *Questions*, etc., faisant suite à l'instruction du 22 octobre 1817. (Du 11 juillet 1818).

commun. De celles ci, il en est quelques-unes d'une espèce particulière, comme les tontines, qui sont ouvertes pour le compte de ceux qui s'y associent, mais non par leurs propres mains ni en leurs noms; des agens qui les ont imaginées s'étant offerts et constitués d'avance et d'eux mêmes pour mandataires perpétuels, et ayant fait des soins de la direction une spéculation subordonnée qui leur donne une sorte de propriété sur le principal. Nous n'avons dit ailleurs un mot sur cette matière (1) que pour empêcher de confondre ce qui est propre aux assurances avec les règles sur la forme de la société anonime fréquemment employée pour les exploiter. En effet, les assureurs peuvent établir entre eux toutes les espèces de sociétés commerciales. Un grand nombre assure isolément les risques de mer sous leur propre nom; à moins d'une loi prohibitive fondée sur des motifs d'ordre public, le particulier pourrait de même assurer contre l'incendie, etc., s'il obtenait assez de crédit pour trouver des assurés qui confiassent à sa responsabilité individuelle.

II. Nous sommes obligés de répéter ici que nous avons défini l'assurance (2) « un contrat aléatoire » par lequel une partie, moyennant un prix convenu, » prend à son compte certains cas fortuits aux risques » desquels la propriété de l'autre partie contrac- » tante était exposée ».

Toute assurance *à primes* rentre évidemment dans cette définition. Elle convient également à l'assurance mutuelle; seulement dans celle-ci avec l'assu-

(1) Liv. IV, ch. IV, § 16.
(2) Liv. XII, ch. XI, § 3.

rance il y a nécessairement société; de plus, le prix que chacun paye, au lieu d'être une certaine somme d'argent à forfait comme la prime, est l'engagement qu'il prend à son tour de contribuer aux pertes des autres; la quotité de cette mise reste incertaine, mais la proportion qui la règle est déterminée.

III. Dans l'assurance contre l'incendie, l'assureur promet de payer à l'assuré la juste indemnité des pertes que le feu lui aura causées. On y comprend quelquefois les dommages occasionés par la foudre, quoiqu'elle n'ait pas allumé de feu. Les polices de la plupart des compagnies excluent les risques des incendies suites d'émotions civiles, d'hostilités ou d'invasion. Dans quelques-unes, on a eu soin de modifier ce pacte, en comprenant dans l'assurance l'incendie causé par la négligence des gens de guerre logés par billets.

L'édifice ou l'objet assuré est déterminé et déclaré comme dans l'assurance maritime. La prime se paye annuellement à tant de centimes par 1,000 fr. de la valeur; nous parlons ici de l'assurance à prime. Ce prix du risque est gradué ou convenu suivant la grandeur du danger auquel expose la nature des objets. Quelques compagnies ont des tarifs arrêtés d'avance pour chaque classe; d'autres se réservent de traiter avec chaque assuré, parce qu'en effet un grand nombre de circonstances modifie l'évaluation du péril dans les édifices, suivant la qualité des matériaux, des couvertures, de la destination, de la profession des habitans, du voisinage, du plus ou moins d'isolement, du plus ou moins de secours contre l'incendie. Les assureurs mêmes qui ont des classes et des tarifs déterminés sont obligés de se réserver de re-

fuser tel risque qui se présente, ou d'exiger tel supplément; il est impossible en un mot qu'ils ouvrent un bureau à prix fixe où quiconque se présente puisse requérir l'assurance de sa propriété.

On exclut généralement celle des magasins à poudre et de leurs ateliers; et chez beaucoup d'assureurs, les salles de spectacle; en tout cas elles forment une classe à part.

IV. Outre les immeubles, on assure aussi les propriétés mobiliaires; mais ceci présente des difficultés; car l'existence d'un édifice, sa destruction par l'incendie, sont des faits notoires ou faciles à prouver, et il devient beaucoup plus difficile d'établir si tels meubles dans un ménage, ou telles marchandises dans un magasin, quand même on en aurait vérifié l'existence au moment où on les assurait, n'ont été ni enlevés depuis, ni soustraits au moment d'un incendie. On ne peut guère imaginer de précautions suffisantes pour garantir l'assureur de la fraude; il est donc certain qu'il spécule contre un double risque, celui du feu, et celui du dol de l'assuré qui supposerait des pertes imaginaires. C'est à la prime de payer en proportion convenable l'une et l'autre chance; c'est au discernement et à la vigilance des assureurs de se précautionner contre la dernière, en ne contractant pas à l'aveugle. On diminue ce danger en excluant des assurances l'or, l'argent, les diamans, les bijoux, les billets et titres de toute espèce; objets dont il serait trop facile de supposer la perte sans les avoir jamais exposés au risque ou après les en avoir sauvés.

La demande aux assureurs d'une fausse indemnité pour des effets qui n'auraient pas péri ou souffert de

dommages serait un vol, une filouterie, si ce n'est une escroquerie (1); il n'est pas besoin d'une loi spéciale pour le prononcer; quant à la fraude pratiquée en allumant un incendie à dessein, crime correspondant à la *baraterie* qui fait périr le vaisseau pour voler la cargaison ou les sommes faussement assurées sur sa prétendue valeur, il y a la peine des incendiaires, si tant est cependant que la rédaction de la loi qui la prononce embrasse l'incendie allumé par le propriétaire sur sa propriété (2): telles sont les tristes ressources de l'assureur quand il s'est laissé tromper par un assuré.

V. A ce danger il faut joindre celui des évaluations exagérées. Ici l'on a besoin de s'écarter un peu des méthodes admises pour l'assurance maritime. Dans celle-ci, la marchandise assurée mise sur la mer a cessé d'être ou n'a pas encore été en la puissance de l'assuré; en outre la valeur, quoiqu'elle admette une évaluation conventionnelle, est susceptible, même après cette évaluation s'il y a soupçon de fraude, de justification, de preuves directes; et enfin l'estimation étant faite par l'une ou l'autre de ces voies, le propriétaire ne peut ni en changer ni en détériorer le sujet. Dans l'assurance contre l'incendie, au contraire, l'objet garanti reste aux mains de l'assuré; il se détériore chaque jour par l'usage, si c'est un meuble; si c'est un mobilier, même établi par un inventaire, il se prête aux soustractions et aux changemens qui peuvent altérer sensiblement la valeur. Enfin l'assurance du contenu des magasins ne peut même porter sur des effets identiquement désignés; car le

(1) *Code pénal*, art. 401. 405.
(2) *Idem*, 434.

propre des magasins du marchand, c'est que les marchandises s'y renouvellent sans cesse. On ne peut assurer que sur ce qu'on appelle dans l'assurance maritime *faculté*.

Nous allons distinguer ici les assurances sur le mobilier de maison, et sur les marchandises.

VI. Et d'abord, pour le mobilier, on a fait assurer tel meuble pour telle somme, ou telle somme en bloc sur tel ameublement, décrit ou non décrit, avec ou sans inventaire.

Si un meuble est assuré et évalué séparément, il s'agit de savoir s'il a réellement péri ou non. Il est probable qu'on a entendu le faire assurer en entier, et que l'estimation en a été agréée entre les parties; les termes de la police doivent en décider. Dans quelques-uns, en prévoyance de la dégradation journalière, on stipule que l'assureur ne sera tenu que de remettre la chose en l'état où elle se trouvait au moment de l'accident, ou de la remplacer.

Mais si le contrat n'établissait pas suffisamment que la somme assurée a été fixée d'accord pour la valeur entière de l'effet, et qu'il valût davantage, l'assuré serait demeuré son assureur à lui-même pour ce surplus; et tant sur la perte totale que sur le dommage, il supporterait sa portion au prorata avec son assureur.

Il en est de même si plusieurs effets ont été assurés en bloc. En premier lieu, on vérifierait si au moment de l'incendie il existait dans le lieu désigné une valeur égale à la somme assurée; si elle était inférieure, l'assureur ne payerait qu'à concurrence; si elle était supérieure, l'assuré serait considéré comme courant le risque de l'excédant non assuré; toute perte se distribuant au prorata, si sur 30,000 francs de valeur, il avait fait assurer 20,000 francs, et qu'il en

pérît pour 24,000 fr., il n'en recevrait que 16,000 de son assureur, et en perdrait 8,000 comme assureur lui-même de 10,000 francs.

VII. L'assurance sur les marchandises, même quand elles ont été spécifiées et évaluées, a une circonstance de plus. Un mobilier de maison n'augmente pas de valeur avec le temps ; il dépérit au contraire par l'usage; mais des articles de commerce peuvent également augmenter ou diminuer de prix suivant le cours de la place. Or *l'assurance n'est pas un moyen d'acquérir*, c'est un adage du droit commercial : l'assureur ne doit donc ni garantir le bénéfice dont un article emmagasiné pourrait être devenu susceptible, ni se laisser transférer au moyen de l'incendie, une perte que les circonstances du commerce avaient déjà rendue infaillible pour le propriétaire. Si une marchandise évaluée à 100 fr. vient à périr quand elle ne valait plus que 60 fr., ce n'est pas l'incendie qui a consommé 40 fr. sur la valeur; et celui qui assure ne doit être tenu qu'à remplacer ce que le feu a détruit, soit en nature, soit en deniers au cours actuel (1).

Par les mêmes principes, si une marchandise qui valait 60 fr. au moment de l'assurance en valait 100 à l'incendie et qu'il en brûlât la moitié, les assureurs auraient droit à ne rembourser que 30 fr.; cependant

(1) La police d'Assurance de la compagnie du PHÉNIX porte : « La compagnie se réserve, en cas d'incendie de marchandises ou » denrées, l'option d'en rétablir à ses frais pareille quantité en » nature et qualité conformes, à dire d'experts, à moins que l'as» suré ne préfère être payé en deniers au cours du jour où l'in» cendie aura eu lieu, ce qu'il est tenu de déclarer le jour même » du sinistre. »

La police de la compagnie d'ASSURANCES GÉNÉRALES porte : « Les » marchandises et provisions de fermier seront évaluées au cours » du jour où l'incendie aura lieu. »

les polices connues les soumettent à payer au cours du jour de l'incendie, soit qu'il y ait augmentation ou diminution de prix ; c'est une règle d'équité que les compagnies se sont faites, et qui excède celles de l'étroite justice.

Les dommages partiels se payent en proportion de la valeur totale, l'assuré y concourant pour sa part, si cette valeur excède la somme assurée. Dans tous les cas, on ne paye qu'à raison de la perte, et les pactes de nos compagnies excluent dans l'assuré la faculté de faire abandon (1).

VIII. Plusieurs assureurs pourraient se trouver engagés sur les mêmes effets. Il est d'abord évident que le propriétaire ne peut recevoir d'eux tous ensemble plus d'une indemnité de sa perte, ni au delà de ce qu'il a véritablement perdu : on demande si c'est en concours, au prorata, que tous doivent y contribuer; il n'y a aucune raison de ne pas suivre la règle des assurances maritimes. Quand l'entière valeur d'un objet a été assurée, *il n'y a plus rien à assurer*; le premier contrat en date exclut tous les autres; le premier assureur doit seul payer. S'il n'a pas souscrit pour la totalité de la valeur en risque, ceux qui viennent après lui, par ordre de date, payent le surplus; il n'y a pas d'autre concours; tout le reste est nul. Je pense que les tribunaux prononceraient dans ce sens; il existe des avis du Conseil d'État (comité de l'intérieur et du commerce) qui ne mettent aucun doute à cette maxime (2). Elle n'ex-

(1) La compagnie du PHÉNIX se réserve l'option de faire rétablir les immeubles incendiés dans leur état primitif, au lieu d'en payer la somme assurée en cas de perte totale, ou le dommage en cas d'accident partiel.

(2) La police de la compagnie d'ASSURANCES GÉNÉRALES porte pourtant qu'en cas de concours de plusieurs assurances *déclarées*,

Digitized by Google

clut pas, au reste, les *réassurances*, pourvu qu'elles soient expressément déclarées comme telles; car l'assurance ne multiplie pas les assureurs, elle en met un à la place d'un autre comme garant.

IX. Les principes sur *l'intérêt* que l'assuré pour lui-même, ou pour celui dont il est le commissionnaire, doit avoir dans la propriété qui fait le sujet de l'assurance, tels que nous les avons discutés à l'occasion des risques maritimes, doivent avoir ici tout leur effet. En un mot, soit sous le rapport de la propriété, soit sous celui de l'évaluation des choses péries ou endommagées, soit relativement à la somme à recevoir d'un ou de plusieurs assureurs, l'assurance n'est ni un pari, ni un moyen de profit; c'est la pure subrogation d'un garant, en cas d'accident, à celui qui devait perdre. Ainsi tout autre que celui qui aurait perdu ne peut être l'assuré, et nul ne saurait recevoir s'il n'a souffert le dommage, ni exiger une indemnité qui l'excède.

X. Un locataire chez qui le feu vient à prendre est tenu de répondre du préjudice causé au proprié-

la compagnie payera, par contribution, au prorata avec les autres assureurs, et que son assurance sera nulle, si ces autres assurances ont été dissimulées. La première de ces clauses s'écarte des principes généraux de la matière. On peut dire, il est vrai, que dans une expédition sur mer, il a été bon de prévoir que le propriétaire, incertain de trouver à mettre ses intérêts à convert, s'adressait aux assureurs de plusieurs villes à la fois; il est naturel alors que la première assurance soit celle qui tienne, et que toutes les postérieures s'annullent; et il n'y a pas les mêmes raisons d'en agir ainsi à l'égard des objets soumis au risque de l'incendie; le danger n'est pas si imminent, qu'il y ait motif de s'adresser à plusieurs assureurs à la fois; mais aussi il n'y a aucune raison légitime chez le propriétaire de redoubler les assurances sur la même valeur, et il n'est nullement besoin de faire exception à la maxime commune, que quand toute la valeur a été assurée, on n'a plus eu matière pour faire des assurances valables.

taire de la maison (1), c'est un risque véritable. Les sociétés d'assurances mutuelles s'en chargent quand la maison est associée à leur compagnie. Cette assurance a lieu dans ce sens, que la compagnie, qui en indemnisant le propriétaire incendié, aurait les actions de celui-ci à exercer envers le locataire, renonce à ce recours, s'il est membre de la société, et pour cet effet, on se contente, à Paris du moins, qu'il ait pris part à la dépense de l'assurance faite par son propriétaire. Les compagnies à primes peuvent également assurer ce genre de risque ; la difficulté est de savoir à quelle somme en argent on doit l'estimer. On en évalue une à proportion du loyer; mais si la maison entière venait à brûler, et que le locataire s'en trouvât responsable, il serait fort imparfaitement assuré. Quand à la prime, il ne peut en payer autant que le propriétaire, car la responsabilité du locataire est bornée aux incendies qui éclatent dans son appartement par son fait ou sa négligence ; le risque du propriétaire est bien plus étendu.

XI. Plusieurs compagnies admettent les créanciers hypothécaires inscrits sur un immeuble, à le faire assurer pour la sûreté de leur créance. En premier lieu, si le propriétaire faisait assurer de son côté, il est évident qu'en cas d'incendie les deux assurances ne pourraient que se réduire à une ; car entre le propriétaire et ses créanciers la maison ne vaut son prix qu'une fois, et il ne peut être payé double. Les polices d'assurances portent ordinairement que si le propriétaire vient à se faire assurer, l'assurance faite au créancier deviendra caduque ; cela doit être de droit, même sans avoir été exprimé.

(1) *C. Civ.* 1733.

En second lieu, j'ignore quels effets le créancier attend de son assurance; je tiens pour certain qu'elle ne peut être à son profit particulier, mais qu'elle doit tourner au bénéfice de tous ceux qui sont inscrits, et même après eux, au profit du propriétaire, si la valeur assurée surpasse celle des créances. Cette valeur est toujours et simplement celle de l'immeuble; s'il périt, la somme payée par l'assureur n'est que la représentation de la propriété détruite; elle doit suivre le même sort, profiter aux mêmes personnes et dans le même ordre. Si celui qui a fait assurer n'est pas le premier inscrit, il ne profite pas le premier de sa précaution, et seulement la masse à qui elle devient utile, est tenue de lui rembourser la prime comme frais de conservation dont elle retire avantage; tandis que s'il n'arrive pas d'accident, on n'est point obligé de le défrayer d'une précaution que spontanément il lui a plu de prendre. Si un créancier, en faisant assurer le bien de son débiteur, pouvait se faire payer de préférence et spécialement par les assureurs, une dette à la rentrée de laquelle il n'aurait pas droit en premier ordre sur le gage commun, il est visible que son assurance serait un pari simple, et qu'il aurait un intérêt pressant pour le gagner, à l'incendie de l'immeuble, position dans laquelle la législation doit laisser les particuliers le moins possible. Plusieurs polices d'assurances déclarent en effet que la somme assurée, en cas de perte, tournera au profit de tous les créanciers; d'autres, qu'elle sera consacrée à la reconstruction, ce qui replaçant l'édifice au point où il était avant l'incendie, conserve les droits de tous dans leur ordre antérieur. Dans les derniers statuts qui ont reçu l'approbation, le Conseil d'Etat a préféré ordinairement que les

droits des créanciers inscrits sur l'assurance, faite, soit par un d'eux, soit par le propriétaire, fussent abandonnés au droit commun; ce n'est pas le pacte d'un assuré et d'un assureur étrangers aux intérêts divers qui peut disposer envers les tiers et lier la justice. Mais toute cette matière étant nouvelle, et aucune discussion n'ayant amené encore des décisions de Cours qui soient connues, je ne puis dire que ce qui me semble dériver de la nature de la chose. La seule analogie d'exemples que je puisse indiquer, ce sont les arrêts cités ailleurs, suivant lesquels les créanciers privilégiés sur les navires n'ont pas obtenu de privilége sur les assurances que les propriétaires des bâtimens s'étaient procurées.

XII. Plusieurs assureurs, qui n'ont cherché qu'à multiplier les assurances, ont imaginé d'admettre celles qui seraient faites *officieusement* sur les immeubles d'autrui. Le Conseil d'Etat demande aujourd'hui que ce soit avec le consentement du propriétaire, et d'ailleurs à son profit. Cela est de droit, car nul ne peut légitimement parier sur l'incendie de la maison d'autrui pour gagner si la maison brûle; mais on ne sait guère ce que c'est que le cadeau qu'un tiers fait officieusement à un propriétaire présent et consentant, d'une assurance que celui-ci pouvait faire lui-même.

XIII. Dans l'assurance ordinaire on paye annuellement une prime fixe: qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas eu d'incendie, que le dommage surpasse la somme de toutes les primes, ou ne les absorbe pas, ce qui manque ou ce qui reste est la perte ou le bénéfice de l'entrepreneur de l'assurance. Dans l'assurance mutuelle, on ne paye point de prime d'avance, et il n'y a point de

somme fixe à payer : on attend que les accidens arrivent, on en somme les dommages, et on les distribue par contribution au centime le franc sur la masse des valeurs assurées. Chaque membre supporte ce contingent à proportion de la valeur de l'objet qu'il a fait entrer dans l'association, et sur la somme à l'indemnité de laquelle il aurait eu droit s'il avait été incendié. Cependant, en faisant concourir ensemble des édifices dont les risques sont assez inégaux, et qui payeraient un prix différent dans l'assurance à prime, on a soin de compenser cette inégalité. On établit différentes classes, et dans la répartition commune, les immeubles de chacune de ces classes payent une contribution plus ou moins forte. Ainsi le bâtiment de telle construction, ou consacré à telle destination susceptible de plus de danger de feu, paye un quart, un tiers, une moitié en sus, en certains lieux jusqu'au double du contingent des habitations ordinaires ; c'est suivant les localités que ces degrés sont établis.

XIV. Cette marche exige pour les évaluations d'autres soins que dans l'assurance à prime. Dans celle-ci, l'estimation faite au moment du contrat peut ne servir que pour régler le payement de la prime ; et la maison venant à brûler, quand il faut en payer la valeur, on peut revenir sur l'estimation si elle a été fautive ou exagérée. Mais dans l'assurance mutuelle, il ne suffit pas de vérifier l'évaluation de l'édifice incendié ; la juste valeur de tous les autres étant le *diviseur* de la répartition commune des dommages, il importe qu'elle soit juste et fixée dès l'accession du propriétaire à la société. Les statuts de toutes les compagnies renferment des règles à ce sujet ; on oblige leur administration à vérifier les déclarations

des propriétaires, à provoquer des expertises, à inspecter à certaines époques l'état des immeubles pour constater leurs détériorations. On recourt aux cadastres, à la capitalisation de l'imposition foncière. La déduction de la valeur du sol est toujours faite, et en effet on ne saurait comprendre dans cette estimation que ce qui court le risque du feu. L'autorité a été attentive pour exiger ces précautions contre les estimations exagérées, soit d'après le principe général que l'assurance ne doit procurer que la juste indemnité des pertes réelles et ne peut ni fournir un profit, ni dégénérer en pari, soit par la crainte que des assurances pour une valeur supérieure à la réalité ne multipliassent les incendies. Le Conseil d'État avait mis en doute s'il ne faudrait pas obliger l'assuré à rester en risque pour un dixième de sa propriété comme autrefois dans les assurances maritimes, s'il faut permettre à celui dont la maison est assurée de faire couvrir le risque de son mobilier à l'insçu du premier assureur, ou enfin si le locataire peut se faire assurer sans la permission du propriétaire. On n'a point imposé ces restrictions; c'eût été sacrifier la sécurité de l'un à la plus grande sécurité de l'autre; mais on a toujours montré de la faveur pour les clauses de cette nature que les sociétés particulières ont pu juger à propos d'adopter.

XV. L'assurance mutuelle laisse les associés dans l'incertitude des dommages qu'ils auront à payer. Beaucoup de propriétaires ayant témoigné de la répugnance pour cette éventualité indéfinie, quelques statuts ont essayé d'y pourvoir. Dans les uns on a stipulé qu'on ne pourra demander à chaque membre *en un an* plus d'un ou deux pour cent de la valeur

dc ses immeubles. Aiusi, comme on ne saurait garantir qu'il ne brûlera pas pour une plus grande valeur parmi les associés, chacun d'eux, pour être sûr de ne pas payer de trop fortes contributions, s'expose à n'être pas remboursé de la totalité de sa perte s'il est incendié. Ce mode a aussi l'inconvénient de ne permettre le règlement de la répartition définitive des indemnités qu'au bout de l'année.

Plus généralement on a pris une méthode singulière. On fait une répartition de dommage à chaque incendie; mais la contribution pour *les dommages d'une même journée* ne doit pas excéder une quantité déterminée, par exemple un pour cent; ainsi on ne peut payer au delà chaque fois; mais ce payement peut se répéter d'un jour à l'autre, et cent incendies majeurs en un an emporteraient la propriété entière. Cette chance est impossible sans doute; mais il résulte que la certitude de n'être pas écrasé par des contributions trop fortes n'est garantie que par la probabilité du petit nombre de chances fâcheuses; or c'est déjà sur cette probabilité que roule toute asssurance mutuelle; la limite adoptée n'est fondée sur rien de plus; elle est donc inutile pour ceux qui contribuent, et elle pourrait être fâcheuse à un incendié, si son immeuble détruit étant considérable, une répartition ainsi limitée était insuffisante pour le rembourser; il demeurerait en perte du surplus. Ce serait même la source d'une inégalité inexplicable : si une contribution ne se montait, je suppose, qu'à 100,000 francs, un propriétaire incendié pour une plus grande valeur serait perdant, tandis que dans le même cas ceux dont la propriété vaudrait moins seraient payés en entier. Pour y remédier on exige aujourd'hui en général

que les compagnies d'assurances mutuelles ne puissent admettre aucun immeuble d'une valeur supérieure à un pour cent de la masse associée; ainsi l'on est sûr que la contribution limitée suffira pour payer l'incendie le plus coûteux qui puisse tomber à la charge de la société. Il faut remarquer cependant que la contribution ne se rapportant pas à un seul accident, mais *à tous ceux d'un même jour de vingt-quatre heures*, la précaution imaginée ne garantirait pas un payement intégral s'il arrivait deux incendies majeurs dans une journée, ou, ce qui est plus fréquent, si le même feu consumait un nombre considérable de maisons contiguës.

XVI. Les assurances mutuelles offrent un autre inconvénient : dans celles à primes, les assureurs sont des spéculateurs tenus de mettre un capital dans leur caisse; ils perçoivent d'ailleurs des primes avant les accidens, et fussent-ils en perte, jusqu'à ce qu'ils soient ruinés ils sont en état de payer promptement les dommages. Dans l'assurance mutuelle, on ne fait d'appel de fonds qu'après les incendies; la levée de la répartition est pénible et lente, parce qu'il faut la faire sur un nombre prodigieux de parties. Pour la hâter, on a imaginé de soumettre chaque intéressé à fournir une sûreté spéciale de la valeur d'une contribution (de 1 pour 100 dans la supposition adoptée ci-dessus) afin qu'on puisse plus promptement recourir à cette garantie, sauf à la renouveler quand elle est entamée. Mais on trouve de la difficulté pour obliger à faire ce dépôt en argent; cette avance deviendrait bien plus onéreuse que le payement définitif des primes d'un demi ou d'un pour mille dans les autres assurances; on demandait une *inscription hypothécaire;* mais aucun propriétaire ne trouve bon

de se grever d'une inscription pour 1 *pour* 100, et comme ce n'est pas le créancier d'un pour cent qui procéderait à une expropriation, cette ressource est absolument imaginaire. On prend donc des billets, des soumissions cautionnées, enfin ce qu'on peut le plus commodément obtenir dans chaque localité, pour que le sociétaire se regarde comme mieux engagé à payer, et celui qui serait incendié, plus sûr d'être satisfait. Mais ces précautions sont plus apparentes que réelles. On trouve particulièrement une vraie difficulté à aller percevoir à des distances quelquefois assez grandes, *quelques centimes* de chaque associé, quand les indemnités à payer sont peu considérables; il en coûterait en frais de recette plus que ne vaut le principal. Les agens des compagnies qui, sous le nom de directeurs, se chargent du matériel de leur administration, s'ils ont quelques fonds à y employer en avances, offrent ordinairement de payer les petits dommages de leurs deniers et d'attendre pour se rembourser que l'accumulation de ces mêmes indemnités, ou la survenance d'un accident plus considérable, fasse monter le déboursé assez haut pour que la contribution vaille la peine d'être mise en recouvrement. C'est ainsi qu'on en use et qu'on est forcé d'en user à la compagnie établie dans la ville de Paris, où avec 800,000,000 de valeurs associées, il faut 80,000 francs de perte pour avoir 1 franc par 10,000 francs à demander à chacun. C'est par des avances de cette nature et des soins analogues, que cette société commencée en n'embrassant que 30,000,000 fr. d'immeubles, est montée au point où nous la voyons.

XVII. Communément le directeur d'une compagnie d'assurances mutuelles traite à forfait pour les

dépenses d'administration de toute espèce, y compris son salaire, moyennant une rétribution annuelle qu'il perçoit de tous les associés; quelquefois cette rétribution est aussi élevée que le serait la prime dans les assurances d'un autre mode; mais il n'importe; les propriétaires, là où il s'agit de leur sécurité, doivent en croire leur confiance et se contenter. Ceux qui calculent que le capital d'une compagnie de spéculateurs peut périr, que les primes qui s'y amassent peuvent être dissipées, qu'il est plus sûr, en cas d'incendie, d'avoir à demander sa garantie à ses voisins, à ses compagnons de risques, et de prendre son indemnité sur leurs propriétés toujours en vue, sont les maîtres de choisir ce mode au hasard de payer plus chèrement leur sûreté.

XVIII. C'est à cause de ce caractère de confraternité entre des voisins courant le même sort, que l'autorité a refusé toute approbation aux compagnies d'assurances mutuelles qui ne seraient pas locales, ou dont le territoire serait plus étendu qu'un ou deux départemens (1). On n'a voulu reconnaître que des sociétés fraternelles, gérées ou surveillées par leurs propres membres, et l'on s'est opposé à l'admission de toutes celles où de soi-disant agences centrales prétendraient réunir dans une assurance réciproque le propriétaire du nord et celui du midi. Il est trop évident que les vrais intéressés ne pourraient vérifier ni l'existence des incendies, ni l'intensité du dom-

(1) Un petit nombre de compagnies, d'après des considérations locales, a été autorisé à embrasser trois départemens; une seule s'étend sur les trois départemens qui entourent Paris et sur le restant de celui de la Seine, la capitale exceptée.

mage, ni les évaluations, ni les répartitions; qu'il faudrait s'en remettre aveuglément à la bonne foi des agens communs, qui, sans intérêt ni droit, disposeraient arbitrairement de tout.

XIX. Par une raison à peu près semblable, on n'a pas admis les assurances mutuelles *sur les meubles.* On ne peut s'associer au risque de son voisin, sans être très-certain, en cas de malheur, que ce risque a été réellement couru; c'est ce que chacun voit sur les immeubles; c'est ce qu'il est très-difficile de vérifier sur les meubles. L'assureur à primes, courant après un profit, peut spéculer sur les probabilités de ce danger d'être trompé; l'intéressé dans l'assurance mutuelle ne spéculant que sur une moindre perte s'il est incendié, et ne pouvant jamais gagner, ne doit point courir le danger, sans compensation, des assurances frauduleuses.

XX. Seulement dans quelques villes de fabrique, on a compris dans l'assurance mutuelle les mécaniques mobiles, mais de *déplacement difficile*, dont l'existence et la persistance à leurs places sont connues et contrôlées par des vérifications plusieurs fois l'an (1). Les filateurs de coton et de lin de trois villes du département du Nord ont aussi demandé à associer leurs ateliers, leurs machines, et même leurs matières premières, alléguant que, dans une réunion aussi locale et aussi spéciale, ils se connaissent tous, et ne peuvent se méprendre sur la quotité du risque de chacun. Les libraires de Paris ont imaginé quelque

(1) A Rouen, cette assurance des machines forme une classe séparée, ou si l'on veut une société particulière dans la compagnie d'ASSURANCES MUTUELLES sur les immeubles. (Ordonnance du Roi, du 30 août 1820.)

chose de semblable; mais jusqu'à présent, les difficultés élevées sur leur plan n'ont pu se concilier.

XXI. Le gouvernement a cru son intervention nécessaire dans les sociétés d'assurances mutuelles. Il l'avait ainsi ordonné dès leurs premiers essais en 1809 (1). Les assurances à primes communément exploitées en forme de société sanonimes, se trouvent comme telles aussi soumises à son approbation; enfin on a proposé plusieurs fois qu'aucune assurance contre l'incendie ne pût être offerte au public sans autorisation. Beaucoup de bons esprits sont préoccupés de cette idée, que des assurances non surveillées et imprudemment consenties peuvent inciter au crime d'incendie (2); et si cette crainte est réelle, c'est bien là un objet d'ordre public. Mais si un tel danger avait besoin d'autre précaution que de la répression par les lois pénales, je ne sais si les mesures prises, les autorisations et la surveillance établie ne seraient pas très-insuffisantes. Le premier qui a présenté en France un projet d'assurances mutuelles, pour mieux faire approuver cette

(1) *Voyez* ci-devant liv. IV, ch. IV, § 16.

(2) On a proposé au gouvernement de faire statuer que l'assurance contre l'incendie, sous toutes les formes, ne peut avoir lieu sans l'intervention de l'autorité. Si cette disposition était régulièrement adoptée, ce devrait être moins pour empêcher chez les assurés la velléité de brûler leurs maisons par spéculation, que pour les sauver du danger de se croire garantis par de prétendues assurances offertes par des compagnies ou par des entrepreneurs sans fonds ni solvabilité. Je conçois que ceux qui proposent publiquement et par des affiches des garanties par millions puissent être astreints à justifier du fondement effectif de leurs promesses, et que l'autorité, sans se faire le tuteur de chaque particulier, ait droit de vérifier la réalité d'annonces fastueuses, et qui peuvent causer une déception aussi générale que fâcheuse si elles sont mensongères.

nouveauté (1), imagina de demander un commissaire du gouvernement placé auprès de la compagnie, qui payerait son traitement. On a adopté cette institution; et, sauf quelques exceptions que d'autres précautions ont motivées, ces commissaires se retrouvent dans toutes les compagnies. On suppose qu'ils veilleront sur les estimations pour empêcher qu'elles ne soient au-dessus de la vérité; je confesse que j'ai peu de confiance dans les moyens qu'ils auraient d'y tenir la main, comme dans tout le service qu'ils peuvent rendre. C'est une création d'emplois publics, que l'on donne à des particuliers la charge de salarier, ce qui a divers inconvéniens, et ne peut être motivé que sur une utilité très-incontestable.

Le droit d'autoriser les sociétés d'assurances mutuelles, le principe de n'admettre que des associations locales sur un territoire déterminé, la réserve de discuter leurs fondemens, celui des sociétés anonymes en général, auraient pu conduire à l'idée qu'une telle autorisation est un privilége (2). Mais

(1) Si l'on examine la rédaction des statuts des compagnies d'assurances mutuelles en général, on trouvera qu'elle eût pu être plus simple et plus nette. La compagnie de Paris se présenta la première; son plan, qui n'était pas bien fait par lui-même, subit beaucoup de corrections, comme il fallait s'y attendre, en soumettant à l'autorité un projet entièrement nouveau pour elle. Les changemens ajoutèrent au désordre du texte. On ne pensa pas à tout dans ce premier essai, on prit plusieurs précautions superflues; mais, après de faibles commencemens, le grand succès de cette association ayant amené des imitateurs, en suivant le plan d'une compagnie qui réussissait si bien, on crut suivre un modèle parfait, et ces actes se sont copiés l'un l'autre assez généralement.

(2) Sous l'ancien régime, il existait très-anciennement à Paris une compagnie d'assurances à primes contre l'incendie. Valin, sur le préambule du tit. 6 de l'Ordonnance de 1681, cite le règlement

le gouvernement ne pouvait et n'a pas voulu s'arroger de semblables concessions. Il ne s'oppose point à la concurrence, et beaucoup moins à la convenance que les propriétaires peuvent trouver à préférer de former entre eux des associations de leur choix ; une seule condition est exigée : c'est que chaque société d'assurances mutuelles embrasse une masse de valeurs assez considérable pour qu'un incendie n'exige pas une contribution excessive ; sans quoi on pourrait à peine dire qu'il y a une assurance. Par le même motif, si tandis qu'une société est établie, une seconde se propose au même lieu, on exige que celle-ci se présente toute formée, ou du moins réunissant déjà un nombre de souscripteurs assez considérable

de cette compagnie, du 29 mars 1754. Disons en passant qu'il avait aussi existé dans la capitale une compagnie d'*assurances maritimes et grosse aventure*, suivant un Édit de mai 1686.

Par deux Arrêts du Conseil du 20 août et du 6 novembre 1786, deux compagnies d'assurances pour le feu furent autorisées et privilégiées ; l'une, à condition de déposer à l'hôtel de ville de Paris quatre millions en papiers d'état, ou fonds publics, pour la garantie des assurés ; la seconde, déposa d'abord huit millions, et offrit le quart de ses bénéfices pour établir un corps de pompiers. Ces compagnies furent dissoutes à la révolution. En imitation de la dernière disposition citée, un décret du 18 septembre 1811, portant une nouvelle organisation des sapeurs-pompiers de Paris, décida que les frais de ce corps seront supportés par la ville, *jusqu'à ce qu'il y eût une compagnie d'assurance*. Cette réserve a été discutée à la formation des compagnies actuelles ; on a reconnu qu'une telle dépense ne pouvait tomber sur les propriétaires réunis en association d'assurance mutuelle, partageant leurs pertes et ne gagnant rien ; qu'elle ne pourrait convenir davantage aux assurances à primes quand les assurances mutuelles en seraient exemptes ; et enfin que cette charge, sous l'ancien régime, était le prix d'un *privilége*, et qu'il n'y avait ni droit ni motif de l'imposer à des spéculateurs sans monopole, au milieu de la libre concurrence.

pour que la tentative de cette nouvelle association ne puisse être considérée comme une simple démarche faite dans le but de croiser, sans espérance pour elle-même, les progrès de la compagnie antérieure.

XXII. On a souvent parlé de sociétés d'assurances mutuelles contre la grêle. Pendant quelques années il en a existé une dans le département des Landes; mais elle ne s'est pas soutenue. A Toulouse, il s'en était établi une qui eut d'abord quelque succès. Ce fut même à son occasion que le gouvernement s'occupa des assurances mutuelles; ce fut alors qu'il déclara qu'aucune association mutuelle ne devait se former sans son agrément (1). Il occupa ensuite une commission spéciale à l'examen du régime qu'on pourrait donner à ces assurances; on paraissait avoir conçu l'idée que l'administration avait à s'en emparer; mais la commission s'est séparée en 1815 sans résultat. La compagnie de Toulouse, contrariée par l'intervention de l'autorité, s'était dissoute depuis long-temps, et n'a jamais pu se reformer.

L'assurance contre les ravages de la grêle présente de très-grandes difficultés; les fruits de la terre sont sujets à des accidens multipliés; ceux de ce fléau ne détruisent souvent que des espérances qui auraient été soumises à bien d'autres mécomptes avant d'arriver à la maturité et à la récolte; l'on calcule cependant le dommage comme s'il était certain que tout eût été conduit à bien sans la grêle, et cette manière de compter enfle les justes indemnités, et par conséquent exige de fortes primes. Quand on ne tiendrait pas compte de cet inconvénient, l'estimation des

(1) Avis du Conseil d'État, approuvé le 15 octobre 1809, déjà cité.

récoltes qui ne peut se faire d'avance n'en serait pas moins une opération délicate, arbitraire, et tellement compliquée, qu'on se figure à peine qu'elle pût être acceptée pour base d'un bout du royaume à l'autre par les plus hardis spéculateurs. Cette circonstance empêche, plus encore que dans l'incendie, d'admettre des sociétés d'assurances mutuelles qui ne soient pas locales et très-circonscrites; mais avec celles-ci l'on tombe dans un inconvénient bien plus grand, le fléau frappe à la fois toute une zone; en sorte que sur un petit territoire tous les associés risquent d'en être atteints : alors leur association est illusoire et de nul soulagement; sous toutes les formes, cette assurance ne se prête à aucun calcul de probabilité, parce que le nombre, la périodicité, l'intensité des événemens n'ont rien de régulier. Une compagnie à primes aurait encore ce désavantage, que dans les pays rarement dévastés, personne ne voudrait lui payer de tribut, tandis qu'elle aurait pour assurés ceux que la position locale expose à des pertes annuelles; enfin il y a quelquefois de tels ravages, qu'aucune mise, aucune réunion de primes n'y suffiraient.

Ces inconvéniens, plus ou moins éprouvés, ont fait proposer quelquefois de former entre tous les propriétaires une *assurance coercitive*, où chacun contribuerait à raison de ses impositions ou de telle autre donnée certaine. Ce projet est impraticable; la loi, qui ne pourrait puiser dans le trésor de quoi payer sur les fonds communs les pertes d'une classe de citoyens, *n'aurait pas le droit* d'imposer à quelques-uns une contribution spéciale à titre d'assurance; ce serait envahir la liberté des propriétaires sous prétexte de leur bien, et ce serait attenter à leur

Digitized by Google

propriété pour une portion considérable. On a eu occasion de calculer que 15 centimes, pris annuellement sur la contribution foncière, n'auraient pas payé dans la France actuelle les dommages faits par la grêle de 1811 à 1814. Or, dans la contribution foncière, que de maisons et de prairies qu'on n'aurait pu faire payer pour les grains et pour les vignes ou les jardins ! Si l'on isolait les départemens, ce serait bien pis : il y en a où, tous les trois ou quatre ans, d'énormes pertes exigeraient un supplément écrasant aux contributions ordinaires. Quand la prime est à ce point, il n'y a point de justice de *contraindre* à la payer celui qui n'a point eu de dommage, sous prétexte de la chance qu'il peut rencontrer à son tour. Enfin, on a sagement remarqué que le propriétaire n'a droit à compter ses revenus que sur des *années communes*. Si, sans rien économiser dans les bonnes, ou sans tenir aucun compte des économies, il se présente dans l'année malheureuse pour obtenir une indemnité qui augmente son revenu moyen, qui convertisse la mauvaise récolte en une bonne de plus, il se fait avantager au préjudice d'autrui et contre toute justice : un ou deux centimes pour les non-valeurs sur les impositions mis en réserve par l'Etat, pour distribuer aux plus malheureux que les fléaux ont atteints, sont la seule assurance mutuelle que l'autorité publique puisse instituer, et il serait impossible de la rendre plus générale.

SECTION II.

Assurances sur la Vie, Tontines et autres Établissemens ayant pour objet le placement en commun des économies des Particuliers.

ARGUMENT. — 1. Règle d'équité commune aux Institutions de placemens et d'assurances; — 2. Caisses d'Accumulation; — 3. Annuités; — 4. Contrats aléatoires; Rentes viagères; — 5. Tontines; — 6. Assurances sur la vie; — 7. Annuités différées; — 8. Notice sur les anciens Établissemens; emprunts en rentes viagères, trente têtes génevoises; — 9. Travaux sur les Tables de probabilité; — 10. Compagnie d'Assurances sur la vie, établie en 1787; — 11. Tontines *Lafarge*, etc.; — 12. Établissemens de la nature des Tontines, soumis à l'autorisation du Gouvernement; — 13. Décision pour approuver les assurances sur la vie; — 14. Caisses d'Épargnes et de Prévoyance; — 15. Tontines récemment établies; — 16. Compagnies d'Assurance.

I. Les assurances contre l'incendie, désormais naturalisées en France, nous ont été enseignées par les Anglais, qui les pratiquent depuis long-temps. Nous leur empruntons en ce moment *les assurances sur la vie des hommes*, lesquelles sont très-populaires chez eux (1). Le même esprit d'association a fait proposer, sous plusieurs formes, des établissemens de caisses ou d'agences dont le but est de recevoir les mises des particuliers, de réunir leurs économies, de les

(1) La charte de la compagnie AMICALE de Londres est de 1706; l'évêque d'Oxford fut le principal promoteur de cette association. On forma ensuite la compagnie ÉQUITABLE. Les deux premières compagnies d'assurances maritimes qui s'établirent se chargèrent aussi des assurances sur la vie. Ces sociétés ont continué à se multiplier.

faire valoir, et d'en distribuer le produit aux actionnaires ou déposans, suivant les combinaisons adoptées dans ces diverses institutions.

Toutes ces opérations reposent sur un principe commun; et elles sont équitables ou abusives, suivant qu'elles sont plus ou moins conformes à ce principe, lequel est simple, quoique ses applications variées exigent quelquefois des calculs d'un ordre très-relevé.

En quelque forme que soit compliqué ou déguisé un prêt à intérêt, il faut que celui qui emprunte rende justement le capital qu'il a reçu, plus les intérêts des jouissances dont il a profité. Toute combinaison par laquelle il payerait moins serait une injustice. Seulement si celui à qui les deniers sont remis, au lieu d'emprunter pour son compte, n'est qu'un agent qui fournit son intermédiaire pour faire valoir les fonds du prêteur, il peut lui être alloué un salaire pour ses frais et pour sa peine; mais ce qui excéderait la valeur d'un simple droit de commission serait une concussion évidente.

II. Quand on tient compte à chacun séparément de ce qui lui revient, c'est un prêt ordinaire. Quand au lieu que l'intérêt soit retiré à mesure qu'il est échu, il est destiné à être retenu entre les mains de l'emprunteur ou agent, et joint au capital pour porter des intérêts nouveaux, il y a *accumulation*. On a établi exprès des caisses ou agences, où le public puisse déposer ses fonds ainsi destinés à s'accumuler; elles sont faites en faveur de ceux qui n'auraient pas la certitude ou la commodité de faire valoir leurs deniers par eux-mêmes; parce qu'en effet, il est difficile de placer utilement à intérêt de petites sommes,

tandis que la réunion de celles de plusieurs propriétaires forme une masse plus susceptible d'emplois immédiats. Ces caisses sont nommées *d'épargne et de prévoyance* quand elles sont ouvertes au pauvre pour l'encourager à économiser (1), par l'assurance de retrouver aux jours du besoin, conservé et augmenté, ce qu'il aurait dissipé sans s'en apercevoir (2).

III. Pourvu que le remboursement du principal d'un emprunt et des intérêts proportionnés aux jouissances soit complet, il n'est pas nécessaire que le capital soit rendu tout à la fois; il peut être restitué en diverses portions à des époques déterminées; c'est ce qu'on appelle des *annuités*, parce que les payemens sont ordinairement annuels. Il est évident en ce cas que chaque annuité comprend, 1° les intérêts courus; 2° une portion du capital qui s'amortit; et les intérêts successifs n'étant dus que sur la portion du principal qui reste entre les mains de l'emprunteur, celle qui y correspond dans chaque annuité est toujours moindre d'année en année, tandis que la portion destinée à l'amortissement va toujours en croissant, jusqu'à ce qu'enfin le dernier payement solde radicalement le remboursement et les intérêts. Des annuités stipulées pour un temps plus long ou plus court que celui qui fait justement balancer leur

(1) Dans la langue anglaise, des deniers économisés sont des deniers *sauvés*. Les caisses d'épargnes y sont appelées *saving banks*.

(2) Les fonds étant placés en commun, et les emplois n'étant pas toujours les mêmes, l'intérêt payé par les caisses de prévoyance peut être variable et réparti en forme de dividende; il peut être assujetti à un *maximum*, le reste servant à payer les frais, ou mis en réserve pendant un certain temps. On peut convenir aussi de capitaliser à des époques plus ou moins rapprochées, tous les ans, tous les semestres ou trimestres, tous les mois, etc..».

montant avec la somme due et son juste intérêt formeraient un contrat abusif.

Des prêteurs réunis pourraient consentir à des chances aléatoires ; une portion de l'intérêt pourrait être distribuée entre eux en forme de lots par la voie du sort; mais l'emprunteur ne devrait perdre ni gagner à ces combinaisons. Les parties prendraient inégalement dans la masse; mais le juste payement de tous devrait toujours y être versé.

IV. La même égalité doit servir de base aux contrats aléatoires sur la vie; avec cette différence, qu'au lieu de termes certains, on s'y contente de termes choisis sur des probabilités, mais nullement arbitraires. Ainsi, dans la *rente viagère*, si la durée de la vie du prêteur pouvait être connue à l'avance, il lui serait dû une annuité telle que, continuée jusqu'au jour de sa mort, le dernier terme complétât exactement le remboursement en principal et intérêts auquel il aurait eu droit dans un prêt ordinaire. Mais l'époque de la mort étant incertaine, on suppute la durée moyenne des hommes de l'âge et de la condition du rentier, et traitant ce terme probable comme s'il était certain, on calcule quelle est la quotité de l'annuité qui remboursera justement le prêt dans le nombre d'années qu'on suppose avoir à la payer. C'est ainsi que tandis que les prêts ordinaires avec remboursement du capital sont à 5 pour 100 d'intérêts, on paye 9 ou 10 pour 100 au rentier jusqu'à sa mort. Une semblable rente est une annuité; l'excès de chaque payement sur l'intérêt ordinaire est une portion de remboursement; et pour que le contrat fût équitable, il faudrait que cet excédant, étant économisé et capitalisé chaque année aux intérêts or-

dinaires accumulés, eût recréé justement le principal au jour probable de la fin de la vie de l'emprunteur. Mais on sait que ceux qui disposent ainsi de leur argent le font pour augmenter leurs revenus, et se gardent bien d'en remettre rien en économies, pour laisser après eux un nouveau capital; c'est avec juste raison que l'on appelle ce contrat un placement *à fonds perdu.* Pratiqué dès long-temps avant qu'on se fût fait des idées bien précises des principes sur lesquels il est réellement fondé, avant surtout que l'observation eût fourni assez de données sur les probabilités de chaque vie, le taux de la rente s'y fixe généralement par à-peu-près, et plutôt sur une sorte *de cours de la place* que sur de justes calculs, du moins quand cette opération a lieu entre deux particuliers isolément. En effet, la chance unique de la vie d'un seul homme n'est susceptible que d'un pari totalement incertain des deux parts. Mais lorsqu'un spéculateur ou une agence ouvre des bureaux où concourent les chances sur un grand nombre de têtes, si chacun de ceux qui y traitent fait un pari simple sur la longueur très-incertaine de sa propre vie, il n'en est pas de même de celui qui joue contre tous. L'expérience apprend combien il meurt chaque année d'hommes nés ensemble ou pris à un même âge, à une époque quelconque. Ainsi l'on peut savoir la durée moyenne de leur vie commune. L'observation fournit même les moyens de tenir compte des différences que peuvent introduire dans ce résultat les sexes et les autres conditions, si en contractant on est appelé à les considérer séparément. Or, ce qui est incertain envers chaque homme est presque sûr quand on agit sur de grandes

masses; ceux qui jouissent plus long temps de la rente viagère parce qu'ils vivent au delà du terme moyen, ne font que consommer la portion de ceux qui meurent avant; et pour le spéculateur, pour celui qui tient *la banque* de ce grand jeu de hasard, la somme de mille vies moyennes, si les observations ont été bien faites, ne peut guère manquer de balancer la somme de mille vies inégales prises entre individus réunis sous des conditions égales d'ailleurs. Il s'agit cependant d'embrasser dans cette même roue de fortune un assez grand nombre de têtes, pour que le jeu des probabilités et la compensation des chances puissent s'exercer. Plus on réunira de concurrens, plus le résultat effectif se rapprochera certainement du résultat de la probabilité.

D'après ces principes, on exige dans les grandes entreprises sur la vie bien plus d'exactitude dans le juste rapport entre l'annuité et la durée probable du payement, qu'on n'en rencontre dans les contrats isolés. Dans ceux-ci, il n'y a que hasard des deux côtés; dans les grandes entreprises, il y a presque certitude dans les calculs de l'entrepreneur : ils doivent donc être réduits sur le pied d'une étroite justice. Moins les résultats sont incertains, moins il doit lui être alloué de prime pour le dédommager des aberrations possibles dans la réalité.

V. La rente viagère commune à un certain nombre d'intéressés est quelquefois établie en *tontine* (1); c'est-à-dire que la portion d'annuité de chacun ne s'éteint point à sa mort; elle se partage entre les sur-

(1) Ce mode a été répandu en France par un banquier italien nommé Tonti.

vivans en accroissement de leurs parts. Dans cette combinaison, l'emprunteur ne peut régler la quotité de la rente sur la vie moyenne, mais au contraire sur la plus longue vie probable des actionnaires admis.

Des rentes viagères sur deux, trois, quatre têtes, comme on en rencontre dans les transactions privées, et comme on en a vu autrefois dans des emprunts publics, sont de petites tontines. La rente doit être d'autant moins élevée que ces combinaisons retardent plus l'amortissement : c'est toujours le même principe.

VI. Par une autre combinaison, des assureurs s'engagent envers un assuré à payer à ses représentans, au moment de son décès, une certaine somme, pourvu qu'il leur ait remis lui-même soit une moindre somme une fois payée, soit une prime annuelle toute sa vie; l'une ou l'autre telle, que, placée par l'assureur à l'intérêt accumulé, elle ait, à l'époque probable du remboursement, produit la somme promise. C'est proprement ce qu'on appelle *assurance sur la vie*.

VII. Enfin l'assuré peut stipuler que s'il survit à une époque déterminée, il aura une certaine somme, quelquefois convertie en une rente viagère, au prix d'une somme moindre qu'il aura donnée à l'avance, ou d'une prime annuelle qu'il s'engage à payer jusqu'au terme fixé, et à condition que s'il meurt avant l'échéance, ses héritiers ne recouvreront rien, et que les payemens qu'il aura faits resteront en bénéfice à l'assureur. C'est ce qu'on nomme l'*annuité différée*, annuité, parce que le plus souvent le prix et la somme acquise consistent respectivement en payemens annuels. Ici l'application des principes et l'usage des probabilités ne sont pas les mêmes que dans

les autres contrats. Dans la rente viagère, l'emprunteur peut payer plus ou moins long-temps; il est affranchi plus tôt ou plus tard; mais il n'est jamais libéré gratuitement, à moins que le rentier ne meure avant le premier terme. Dans l'assurance, le payement plus prompt ou plus tardif arrive nécessairement à la mort de chaque assuré; dans l'annuité différée, par la mort du créancier avant l'époque convenue, tout ce qu'il a payé tourne gratuitement au profit de l'assureur. Le calcul d'équité est donc celui-ci : un nombre d'individus étant donné, combien, sur ce que chacun devrait fournir pour produire les sommes promises à tous s'ils atteignaient l'échéance fixée, faut-il diminuer à raison du nombre de ceux qui, suivant les probabilités, ne seront pas à temps de prendre leur part? Dans ce problème, il faut avoir égard aussi à ce que ceux qui mourront avant le temps, et ne prendront rien à la masse, y verseront leurs primes moins long-temps; circonstance que produit une différence de résultats entre la prime annuelle qui s'éteint à la mort, et la quotité d'une somme une fois payée et perdue sans retour pour celui qui meurt.

En résumé, on voit que c'est toujours la somme reçue, avec les intérêts accumulés qu'elle a produits, qui doit être restituée, eu égard au temps des jouissances à chaque époque, comme elles résultent des remboursemens plus ou moins anticipés ou retardés; qu'envers le rentier viager ou l'assuré, le même compte est fait en supposant pour terme du remboursement, celui de la durée moyenne de leur vie; enfin que dans l'*annuité différée*, la somme à payer à chacun est également mesurée sur le nombre probable

de ceux à qui il sera donné d'atteindre le moment convenu pour le partage.

VIII. La bonté et la justice même des conditions dans les contrats aléatoires que nous venons d'indiquer, dépendent de l'exactitude dans les recherches sur la vie moyenne. On les a poussées à mesure que les entreprises fondées sur cette base se sont multipliées. La rente viagère est connue de tout temps. Les gouvernemens ont souvent emprunté de cette manière; mais on a senti, enfin, l'inconvénient de se grever d'une rente à un taux fort élevé, pour un très-long-temps, surtout dans les tontines, où jusqu'à la chute de la dernière tête, il n'y a aucune libération partielle.

M. Necker fit encore plusieurs emprunts en viager, mais à une époque où l'on combinait avec une avidité extrême tous les calculs dont les fonds publics étaient susceptibles. Une masse immense de capitalistes, en s'y intéressant, était bien loin de vouloir prêter *à fonds perdu*. Ce n'était pas sur leur tête qu'ils plaçaient pour accroître des jouissances pendant le reste de leur vie : ils choisissaient les individus désignés par la probabilité pour être destinés à la vie la plus longue, et c'était sur ces têtes qu'ils risquaient leurs fonds; on s'associait afin que la masse des mises fût assez considérable pour se prêter à des divisions commodes; et ayant fait choix de trente jeunes filles de l'âge et de la constitution la plus favorable, on plaçait sur chacune d'elles le trentième de la somme qu'on avait ramassée. La mort précoce d'une de ces têtes choisies n'enlevait qu'un trentième à chaque associé, et la probabilité de jouir pendant un temps très-long des portions restantes, couvrait le risque des extinc-

tions prématurées. Les intéressés constituaient entre eux une sorte de caisse d'épargne où se versaient les rentes payées par le trésor chaque semestre; leur accumulation devait promptement reproduire le capital dépensé pour les acquérir, et les rentes auraient fini par rester gratuitement aux créanciers, pour un bon nombre d'années.

Cette spéculation était tellement assurée et si populaire, surtout à Genève où on l'avait imaginée, que les capitalistes offraient avec empressement aux actionnaires de se charger de l'avance des fonds pour de longs termes et à l'intérêt ordinaire; ces facilités permettaient à chacun de s'acquitter avec la plus grande aisance, et en grande partie avec les arrérages de la rente elle-même.

Tout le monde voulait avoir part, suivant ses moyens, à un placement si attrayant; mais celui qui avançait les fonds à ces petites sociétés avait droit d'exiger que leurs membres s'engageassent solidairement; et malheureusement on ne prévit pas d'inconvénient dans un engagement qui se remplissait en quelque sorte de lui-même. C'est dans cette situation que la révolution française a trouvé les intéressés : alors les rentes payées en assignats, puis suspendues, enfin réduites, n'ont pu acquitter les billets solidaires; et un grand nombre de familles considérables se sont trouvées frappées d'une ruine commune.

IX. Quoi qu'il en soit, ces combinaisons occupèrent beaucoup les esprits en France et à Genève, sur le sujet des probabilités de la vie. On compara les données que l'on put se procurer avec celles que les Anglais possédaient. On rechercha le nombre des naissances, celui des morts. On remarqua par leur

âge, l'effet meurtrier des maladies de l'enfance; on reconnut plus tard l'influence salutaire de l'inoculation, comme l'on s'aperçoit maintenant de l'épargne d'un grand nombre de vies par la pratique de la vaccine. On tira de ces élémens la connaissance et de l'âge où, après avoir échappé aux maladies des premières années et avant les crises de l'adolescence, l'individu a devant lui la plus longue probabilité de vie, et de l'époque où, entre des individus contemporains, le nombre des vivans commence à diminuer avec une accélération marquée, enfin de ce qu'il reste de vivans d'année en année dans un nombre donné, et jusqu'à la mort probable du dernier. On compara la mortalité des deux sexes; on rechercha aussi, autant qu'il fut possible, des observations sur l'influence des professions, des habitudes, des lieux. Si l'on ne pouvait soumettre ces élémens variés à des règles de probabilité certaines, on put du moins en tirer des conséquences incontestables; on s'assura, par la comparaison du résultat des tables générales de mortalité données par Buffon, par Deparcieux, etc., avec les extinctions des tontines, des rentes viagères, des pensions, que des têtes choisies prises hors des classes sujettes à la misère et à ses tristes conséquences, telles enfin que sont presque exclusivement celles que l'aisance plus ou moins grande de leurs familles fait participer aux placemens dont nous parlons, que ces têtes, dis-je, ont une *loi d'extinction* qui opère avec bien plus de lenteur que la loi générale qui embrasse le pauvre avec le riche. Cette seule différence a produit des erreurs de calcul énormes dans les anciennes tontines, où les accroissemens de jouissance pour les actionnaires, et les

amortissemens pour l'État ou pour les entrepreneurs, ont été infiniment plus tardifs qu'on ne l'avait supposé. Il reste en ce sens beaucoup à faire pour avoir des tables sûres, calculées sur le dernier état réel des choses, et qui soient applicables aux assurances sur la vie, aux rentes viagères, etc.

Parmi ceux qui en ont offert de judicieusement calculées, on doit citer en France M. Duvillars. Plus généralement encore il faut lui tenir compte des méthodes savantes qu'il a données pour l'application des probabilités aux combinaisons d'emprunts et de placemens. Toutes les espèces dont nous avons parlé, toutes les modifications variées qu'on a proposées pour chacune d'elles, et qui aujourd'hui forment l'objet d'un assez grand nombre de nouvelles entreprises, sont les fruits de son esprit ingénieux, ou ont été soumises à ses calculs transcendans. Ceux qui s'occupent à faire de nouveaux pas dans la science s'honorent de la prendre au point où il l'a d'abord établie; son nom est constamment cité dans les statuts et dans les prospectus de tous nos établissemens modernes. Je voudrais pouvoir dire en même temps ce que de tant d'institutions qui pouvaient profiter encore de ses talens et s'appuyer de sa coopération comme elles profitent de son œuvre, ce que de tant d'institutions, dis-je, une seule, jusqu'à ces derniers temps, a pensé à faire pour lui.

X. Les assurances sur la vie furent essayées en France en 1787. On sait que notre Ordonnance de la marine interdisait d'assurer *la vie des hommes*. Mais il ne s'agissait là que de la défense de confondre dans les risques maritimes les individus avec la marchandise des cargaisons. On disait que les créa-

tures humaines ne devaient pas être estimées à prix d'argent; et si toutes les idées qu'on attachait à ce scrupule n'étaient pas également conséquentes, on ne peut nier qu'il eût été aussi difficile que bizarre de faire concourir en contribution l'estimation des hommes avec le prix des choses. Il est certain aussi qu'on ne pouvait accorder une assurance maritime sur la vie d'un homme avec le genre de propriété et d'intérêt pécuniaire qui est exigé dans les assurés. Mais aussi l'on peut voir que, malgré la ressemblance des noms, ce que nous appelons aujourd'hui *l'assurance sur la vie* n'a point de rapport avec le contrat d'assurance sur la mer. Dans celle-ci, l'assureur fait un simple pari comme nous l'avons remarqué; dans la première, il est de plus débiteur d'une somme d'argent, il la reçoit, il la place, il doit la rendre; et la chance aléatoire qui décide à quelle époque et au profit de qui en sera le remboursement, ne constitue pas l'opération toute entière. Il fut donc reconnu à l'époque dont je parle, que la prohibition contenue dans l'Ordonnance de la marine n'avait pas été faite pour les assurances sur la vie, dont les Anglais nous avaient montré l'exemple (1).

Sur ces fondemens, une des deux compagnies qui alors avaient entrepris les assurances contre le feu, désira établir en France cette autre branche de spéculation; mais elle ne voulut point cette fois s'exposer sur la foi d'une concession susceptible de partage; elle fit déclarer, *en vertu de sa soumission*, que le

(1) Valin, ne faisant pas attention à la nature très-diverse des deux contrats, supposait encore que l'assurance sur la vie n'était légale en Angleterre que parceque l'assurance maritime par simple gageure y était permise (au temps où il écrivait).

privilége des assurances sur la vie était *domanial*; en conséquence, le Roi autorisait le prévôt des marchands de Paris, de le céder à la compagnie d'abord pour quinze ans exclusivement, et passé ce terme avec réserve de lui donner des concurrens s'il y avait lieu d'étendre ce genre d'entreprise (1). Un nouvel arrêt (2) définit les assurances par lesquelles « les individus de tout sexe et de tout âge trouvent la facilité de faire assurer sur leur vie, ou sur des termes de leur vie, des rentes ou des capitaux; soit pour eux-mêmes dans leur vieillesse, soit après eux en faveur des survivans à qui ils veulent assurer des ressources ou des bienfaits ». Plus spécialement cet arrêt déclara que le privilége domanial abandonné à la compagnie, embrassait « tout engagement à forfait de sommes fixes et déterminées à acquitter sous la condition de chances éventuelles dépendantes de la vie, et généralement tous les divers genres d'opérations et traités aléatoires d'assurances sur la vie, soit que les contrats aient pour objet de payer un capital ou des rentes lors du décès, soit qu'ils obligent à des *annuités différées*; c'est-à dire, à payer un capital ou des rentes en cas de survie de têtes désignées à des termes convenus ». On excepta seulement les rentes viagères et le droit exclusif de faire des *accumulations* simples (3), ainsi que les autres operations de pla-

(1) Arrêt du Conseil, du 3 novembre 1787.

(2) Arrêt du Conseil, du 27 juillet 1788.

(3) En conséquence de ces déclarations, cet Arrêt, qui est rendu contradictoirement, révoque l'autorisation donnée le 5 avril 1788 à un autre établissement sous le nom de *Caisse d'Accumulation*, qui, à la simple opération de faire valoir les économies du public, en ajoutant l'intérêt au capital, paraissait avoir obtenu de joindre

cemens de deniers où il n'entre point de *forfait* sur les chances éventuelles de la durée entière ou partielle de la vie, ni de conditions analogues à la nature des annuités différées.

La révolution arrêta bientôt le cours de ces essais ; le changement de la monnaie en papier, le décri des fonds publics, qui étaient à la fois le gage fourni par les assureurs et la base sur laquelle leurs placemens étaient combinés, auraient détruit ces établissemens quand même l'autorité n'aurait pas imaginé de supprimer les compagnies et associations financières (1).

XI. Vers cette époque prit naissance la caisse d'épargnes ou tontine Lafarge, établissement qui se procura un privilége temporaire au moyen d'un brevet d'invention ; car on en donnait encore alors pour les combinaisons de finance.

Des mises de 90 francs étaient réunies et placées en créances sur l'État ; les titulaires étaient associés en forme de tontine ; il devait résulter de l'accumulation et des arrérages, des rentes, qui divisées en portions de 45 francs, seraient attribuées d'abord à une partie des actions par la voie du sort, et à toutes successivement pour en jouir jusqu'à la mort du propriétaire. Dès la première année une action sur dix devait obtenir un de ces lots. Chaque année on devait faire un nouveau tirage entre celles qui n'a-

quelques combinaisons aléatoires, sauf, est-il dit, à demander une nouvelle concession qui ne porte aucun préjudice au privilége de la compagnie d'assurance. On ne s'arrête pas ici à parler de la tontine d'ORLEANS, établie pour procurer une partie des fonds destinés aux constructions des galeries du Palais-Royal.

(1) Elles ont été défendues depuis le 26 germinal an II jusqu'au 30 brumaire an IV.

vaient pas encore rencontré le lot, et l'on calculait d'avance en combien d'années chaque mise de 90 francs aurait produit 45 francs de rentes viagères; alors les extinctions annuelles devaient être réparties en accroissement égal, au profit de tous les survivans, jusqu'à ce que leur nombre se resserrant, la rente de chacune fut montée à un maximum de 3,000 francs : au delà, les extinctions devaient tourner au profit de l'État, qui en dernière analyse débiteur des rentes, en hériterait après que les tontiniers en auraient epuisé la jouissance viagère. Une rétribution de 8 deniers par livre ($1\frac{2}{3}$ pour 100) était prélevée sur chaque mise pour les agens de la tontine; ils s'en réservaient autant sur les rentes.

D'autres établissemens analogues se formèrent successivement; particulièrement une tontine du pacte social (1); celle-ci, après la chute des assignats, admit une nouvelle classe dont les mises furent faites en argent, et qui fut distinguée par la désignation de *société numéraire* (2). Les rapports de ces deux sociétés, régies par les mêmes mains, avaient été négligemment réglés. Il y eut du désordre dans l'administration. Des arrêts intervinrent, et déclarèrent les gérans reliquataires de sommes considérables (3).

Les autres établissemens ne furent pas plus heureux; la crise des finances et du système monétaire avait dérangé toute combinaison; elle fut favorable au désordre; on s'accusa de violation des règlemens, de gestion peu fidèle; discrédit d'autant plus fatal,

(1) Juin 1793.

(2) Mars 1797.

(3) Arrêts de la Cour de Paris en 1807 et de la Cour des Comptes en 1812.

que ces institutions étaient devenues extrêmement populaires (1). L'autorité crût devoir intervenir: par des actes successifs (2), elle mit les deux tontines dont nous parlons sous l'administration d'une commission de membres du conseil municipal de Paris, (ainsi qu'une troisième dite tontine des employés et des artisans, ouverte vers 1800.).

XII. Ce furent ces discussions et les abus signalés dans des établissemens ouverts à la confiance publique sans autorisation ni contrôle, qui firent approuver un avis du Conseil d'État que nous avons déjà indiqué (3), par lequel il fut déclaré qu'aucune association *de la nature des tontines* ne pourrait avoir lieu sans l'autorisation du gouvernement. Le décret qui approuva cet avis a continué à servir de loi.

Dans ces dernières années, on a même demandé un instant s'il ne conviendrait pas de refuser l'approbation à toute tontine ouverte par des particuliers, et d'admettre qu'il n'en doit exister que sous l'administration municipale et au profit des hospices; mais le Conseil général des hospices n'a été favorable ni à cette complication de spéculations aléatoires dans la gestion simple et pieuse dont il est chargé,

(1) La caisse LAFARGE recevait les mises de 90 fr. en dix payemens annuels de 9 fr.; elle admettait même des à-comptes de 30 s.

(2) Décrets du 1er avril 1809, des 9 février et 22 octobre 1810; Ordonnances du Roi des 25 octobre 1814 et 7 octobre 1818. Une postérieure, du 1er septembre 1819, homologue un traité de partage et de liquidation entre les deux sociétés du PACTE SOCIAL, ménagé par la commission administrative entre les syndics des deux parties intéressées.

(3) Avis du 25 mars, avec approbation du 1er avril 1809, au Bulletin des Lois, 4e série. (*Bulletin* CCXXXIII, n° 4299).

ni à cet envahissement sur l'industrie particulière et sur la liberté des citoyens. On s'est contenté d'adhérer à l'avis du Conseil d'État, et de ne souffrir aucun établissement de placemens ouverts au public sans que le Roi l'ait autorisé après l'examen et l'approbation des statuts.

Nous avons déjà insisté pour que cette autorisation ne fût point confondue avec celle que le Code de commerce exige pour toute société anonime. Celle-ci se rapporte à la forme de la société, et à la nature de la responsabilité limitée qu'elle comporte, et quelque soit l'objet du commerce social ; l'autorisation des établissemens de tontines, etc., est pour le fond et quelle que soit la forme simple ou sociale de la gestion.

XIII. Les propositions dont je viens de parler, furent agitées au moment où l'esprit d'association, qui avait occupé le public de compagnies d'assurances maritimes ou contre le feu, se porta sur les combinaisons dont les placemens sur les fonds publics sont susceptibles.

On parla spécialement d'assurances *sur la vie des hommes ;* et comme la tradition en était presque perdue en France, le gouvernement voulut d'abord examiner la nature et la légalité de ce contrat. Le Conseil d'état en assemblée générale, se proposa la question suivante : « Y a-t-il lieu d'autoriser les so« ciétés anonimes à s'engager à payer une somme « déterminée au décès d'un individu ? »

Sur quoi il fut décidé que cet engagement (en d'autres termes *l'assurance* sur la vie) « peut être « autorisé ; mais qu'il ne doit être permis d'assurer sur « la vie d'autrui que de son consentement ».

Le ministre de l'intérieur, en publiant cette solution (1), craignit qu'on ne l'interprétât dans un sens trop restreint, en ce qu'elle ne prévoyait qu'un seul exemple des contrats variés qui appartiennent à ce genre de spéculation. Il ajouta dans son instruction : « Ce contrat est susceptible de plusieurs combinai« sons. Le gouvernement jugera, d'après les principes « ci-dessus, les divers modes que les compagnies « d'assurances pourront se proposer (2) ».

En effet on a vu depuis approuver des plans très-variés d'assurances et de placemens ; on a successivement admis toutes les combinaisons que l'arrêt du Conseil de 1788 avait énumérées (3).

(1) Instruction en forme de questions résolues, du 11 juillet 1818.

(2) On pouvait aussi ajouter que ce n'est pas seulement des *Sociétés anonymes* qu'il s'agit, mais de toute assurance sur la vie.

(3) On peut comparer cette énumération avec celle des modes approuvés pour une des sociétés nouvelles qui embrasse, ce me semble, le plus de combinaisons.

« On peut assurer sur la vie d'un individu, pour un an, pour tel » nombre d'années, ou pour toute la durée de sa vie, moyennant » une somme qui sera payée une fois pour toutes, ou moyennant » une prime annuelle..... La société assure sur la vie de tout par» ticulier qui veut laisser, en cas de mort, un capital ou une rente » à ses héritiers, ou à une personne quelconque. Si l'assurance n'est » faite que pour un temps, et que l'assuré meure avant le terme » fixé, les héritiers reçoivent le capital ou la rente assurée ; mais si » la vie dépasse l'échéance du contrat, il devient nul..... Si l'assu» rance, au contraire, a été établie sur la vie entière, à quelque » époque que la mort surprenne l'assuré, les conditions de la police » sont remplies.

» Elle assure sur la vie d'une personne à l'existence de laquelle » une autre est intéressée ; elle assure aussi un capital ou une rente » en faveur de deux individus qui, sur leurs vies réunies, désirent » fonder cette assurance au profit du dernier vivant indistincte-

Digitized by Google

XIV. L'impulsion donnée aux esprits, et cette jurisprudence adoptée par l'autorité, ont donné naissance aux établissemens modernes dont nous avons vu les commencemens dans ces dernières années, et de qui les uns s'essayent encore, les autres ont déjà des succès plus ou moins marqués.

La caisse d'épargne et de prévoyance de Paris (1),

» ment, ou bien de celui des deux qui sera désigné d'avance. La » société assure également sur la vie entière d'une personne à qui » il sera agréable de fonder un capital payable après elle, ou pour » faire partie de sa succession. Tout sociétaire, au lieu d'une assu- » rance exigible après sa mort, pourra instituer une rente viagère » au profit d'une personne désignée.

» La société assurera également un capital ou une rente, payable » au sociétaire lui-même, à une epoque qui aura été déterminée » dans la police d'assurance. En cas de mort, avant l'époque stipulée » dans la police, l'assuré se trouve avoir fait à la société l'abandon » des sommes partielles qu'il a payées annellement et de leurs in- » térêts. (Ce sont les *annuités différées*).

» Elle donnera à tout débiteur d'une rente viagère, précédem- » ment instituée, l'assurance qu'elle se charge de la servir elle-même » en son acquit, à compter de l'époque où son créancier aura atteint » tel ou tel âge qui sera indiqué et convenu.

» La société assurera la durée, pour le nombre d'années qui sera » fixé, et en faveur de telle ou telle personne désignée, d'un usu- » fruit, d'une rente viagère. » Art. 10 à 14 des statuts de la compagnie d'ASSURANCES MUTUELLES sur la vie des hommes. (Ordonnance du Roi, du 12 juillet 1820).

On peut ajouter que, par une Ordonnance du 6 septembre 1820, la compagnie d'ASSURANCES GÉNÉRALES a été autorisée à recevoir des placemens *en rentes viagères*.

(1) Ordonnance du Roi, du 29 juillet 1818. Au 30 septembre 1820, la caisse avait reçu de 6,333 déposans, et en 25,666 dépôts, 2,883,000 fr.; 1,806 parties (375,000 fr.) avaient été retirées et remboursées en argent; 1,410 dépôts avaient atteint la valeur de 50 fr. de rentes: ainsi, 70,500 fr. avaient été transférés à leurs propriétaires; sur ce nombre, 541 rentiers avaient retiré leur

remplit sa destination patriotique et morale. Gérée gratuitement, ses administrateurs et quelques bienfaiteurs l'ont pourvue d'une dotation dont le capital tout à la fois sert de garantie au public, et le revenu pourvoit aux frais indispensables. Avec cette institution et sous les formes d'une société anonime, elle reçoit toute épargne que l'individu économe et prévoyant lui apporte. Elle en paye l'intérêt à raison de 5 pour 100 par an et le capitalise chaque mois. On peut retirer son argent tout aussitôt qu'on le désire; mais dès que le dépôt d'un individu se monte à la somme nécessaire pour être converti en une inscription de 50 francs de rentes perpétuelles sur l'État, cette conversion a lieu; l'inscription est mise au nom du déposant; c'est sa propriété qu'on lui rend quand il le désire, sinon on perçoit les arrérages pour les capitaliser à son profit et pour lui former un nouveau compte. Tous les fonds libres étant employés dès leur entrée dans la caisse en rentes sur l'Etat, qui rapportent en ce moment un intérêt plus élevé que les 5 pour 100 bonifiés aux déposans, le surplus concourt au payement des frais, ou plutôt forme déjà une réserve destinée suivant les statuts, soit à accroître le fonds de garantie, soit à augmenter le taux de l'intérêt annuel en faveur des prêteurs.

Il est impossible de ne pas penser avec satisfaction au grand nombre de petites sommes vraiment épargnées, vraiment *sauvées* comme disent les Anglais, dont se composent les dépôts de cet établissement. Il faut ajouter à ses succès le nombre des caisses semblables qu'il a fait naître dans les provinces

inscription, 859 la laissaient encore aux soins de la CAISSE D'ÉPARGNE.

sur les mêmes bases, à Bordeaux (1), à Rouen (2), à Marseille (3), à Nantes (4), liste qui sera incessamment augmentée.

XV. Si de cette institution nous passons à celles qui ont été offertes au public dans des vues de spéculation, nous trouverons d'abord quelques tontines (5).

Des sociétés où l'on met en commun des deniers ou des rentes, à condition que les survivans se partageront sans cesse les portions de ceux qui meurent, sont de véritables *sociétés d'assurances mutuelles*; à ce titre, elles devraient se former entre les associés et être gérées par eux seuls. Mais ces unions d'intérêts ne conviennent qu'autant qu'il y concourt un grand nombre de personnes. On les établirait difficilement, si, pour les contracter, il fallait attendre que les intéressés fussent spontanément convenus de se réunir. On tolère donc qu'au lieu de commencer par une association, la tontine soit ouverte par *des agens* qui offrent au public indistinctement, de venir s'y associer sans que les co-intéressés se choisissent ou se connaissent; il suffit que ceux qui se présentent justifient de telles conditions d'âge ou autres semblables dont on a

(1) Ordonnance du Roi, du 24 mars 1819.

(2) Ordonnance du Roi, du 30 mars 1820.

(3) Ordonnance du Roi, du 3 janvier 1821.

(4) Ordonnance du Roi, du 23 janvier 1821.

(5) Tontine perpétuelle d'Amortissement, approuvée par Ordonnance du Roi du 10 mars 1819. Caisse de Survivance et d'Accroissement, Ordonnance du Roi du 8 décembre 1819; elle est gérée par une société anonime. Association viagère en rentes sur l'État, Ordonnance du Roi du 29 décembre 1819. Agence générale de placement sur les fonds publics, Ordonnance du Roi du 28 avril 1820 (tontines de dix actionnaires chacune).

fait la base de la réunion ou de la distribution en classes parmi les actionnaires. Par là, ces agens obtiennent de se faire une sorte de *propriété* de la gestion des intérêts d'autrui. Mandataires officieux avant qu'il y ait des mandans, il deviennent des gérans irrévocables, ou du moins, on ne peut leur appliquer la loi générale qui donne au mandant le droit indéfini de révoquer les pouvoirs. Ces agens sont au surplus salariés; il est très-commun qu'outre une prime en leur faveur exigée en sus des mises, ils stipulent une portion dans les extinctions soit successives, soit définitives. Ils n'ont point de qualité sans doute pour se mettre de part dans la succession de leurs commettans ni dans la propriété d'un fonds auquel ils n'ont rien fourni; et ici je rappelle le principe: tout le capital déposé, tous les intérêts qu'en produisent les jouissances, appartiennent aux déposans, de quelque manière qu'ils conviennent d'en faire entre eux la répartition; et leurs agens payés à part n'auraient rien à y prétendre justement. Mais voici comment on a procédé. Les établissemens dont nous parlons placent leurs capitaux en rentes sur l'État (5 pour 100 consolidés); or ces rentes sont perpétuelles; mais on a cru qu'une tontine qui rend d'ailleurs tous les ans un dividende plus considérable qu'un placement ordinaire, et dont l'attrait principal est dans les extinctions, offrait une perspective assez flatteuse aux survivans, pour qu'ils se contentassent des avantages viagers, sans réclamer ce qui cependant serait incontestablement à eux, savoir la perpétuité de la rente. Les familles des derniers survivans peuvent seules y avoir intérêt; et envers chacun, cette chance est trop incertaine, pour qu'il y tienne beaucoup en faveur

de ses héritiers. On a cru dès lors qu'il était indifférent de laisser tourner au profit des administrateurs et de leurs représentans, mieux traités en cela que ceux des intéressés, une partie de cette créance perpétuelle dont les vrais propriétaires voulaient bien se contenter d'être usufruitiers; souvent, on a déféré aussi à l'État la plus grande partie de cette extinction future. C'est un amortissement dont il sera bon qu'il profite, mais auquel il n'avait ni droit ni prétention, et que ceux qui ont ouvert l'établissement lui accordent aux dépens d'autrui. En effet, une rente viagère se contracte ordinairement de 9 à 10 pour 100; or, par ce que l'emploi des deniers en rentes sur l'État rend 7 pour 100 environ en ce moment, il semble qu'il suffise que celui qui donne son argent en retire quelque chose de plus que l'intérêt ordinaire d'un prêt susceptible de remboursement, et qu'il doive être content d'aliéner son capital à fonds perdu, et de le convertir en viager, sous des conditions extrêmement inférieures au cours propre à un tel contrat; tel est l'effet de l'appât de survivre à ses égaux. Quand il entraîne à négliger ainsi ses propres droits, on peut juger des dispositions d'égoïsme qu'il est capable d'inspirer envers la famille.

Dans les tontines, des individus d'âge égal devraient seuls concourir ensemble. On a quelquefois beaucoup négligé cette règle; d'autre fois, on corrige les inégalités par une mise plus ou moins forte, suivant que l'âge des actionnaires s'écarte plus ou moins de l'âge moyen de la classe dans laquelle ils sont admis. Communément, quoique les directeurs ou agens des tontines en aient l'administration, on s'est souvenu d'y admettre quelques représentans des actionnaires,

pris dans leur sein, éligibles, et dont les fonctions sont temporaires.

XVI. Nous avons aujourd'hui deux compagnies d'assurances sur la vie à primes; ce sont de vraies sociétés anonimes (1). Elles ont formé un fonds considérable pour répondre au public des mécomptes que leurs spéculations pourraient encourir, si les primes qu'elles exigent ne suffisaient pas pour couvrir les engagemens qu'elles prennent, en d'autres termes, si l'accumulation des fonds que les assurés déposent dans la caisse d'assurance étaient absorbés trop tôt par des remboursemens plus prompts que le calcul fait sur la vie moyenne ne les faisait attendre.

Enfin on a essayé une compagnie d'*assurances mutuelles* (2), c'est-à-dire sans autre fonds, sans autre capital ni garantie, que les primes mêmes que l'on y verse en commun; et telle est la confiance des auteurs de ce plan dans le calcul qui proportionne à l'époque probable des restitutions la quotité de ces primes, et dans l'effet de l'intérêt composé auquel la société les placera, que les premiers projets assignaient à chaque associé le remboursement certain d'une somme déterminée avec un droit aussi positif que le sont les engagemens d'une compagnie à primes, qui, en cas de malheur, supporte les pertes sur son capital. Mais l'autorité a jugé que la *probabilité* n'était pas la certitude; qu'une *dette contractée* exige un pécule pour en répondre; qu'ainsi un engage-

(1) Compagnie d'ASSURANCES GÉNÉRALES, Ordonnance du Roi du 22 décembre 1819. Compagnie royale d'ASSURANCES, Ordonnance du Roi du 11 février 1820.

(2) Compagnie d'ASSURANCES MUTUELLES sur la vie des hommes, Ordonnance du Roi du 12 juillet 1820.

ment certain ne peut convenir qu'à l'assureur à prime; que dans toute assurance mutuelle, au contraire, on ne peut promettre que le partage du fonds commun; les calculs sur lesquels la compagnie voulait *assurer* ses associés ont été réduits à ce qu'ils sont, des tableaux d'espérances probables.

Des compagnies dont nous venons de parler, chacune a dressé ses tables, et même, à défaut de l'expérience, les projets ayant commencé par le tâtonnement, il a fallu y revenir avec la permission de l'autorité (1), et peut-être on devra y retoucher encore. On a introduit d'ingénieuses méthodes dans ces calculs; des mathématiciens distingués s'occupent de les perfectionner. Mais la véritable base est encore imparfaitement assurée, j'entends la réunion des élémens certains de population, de naissances, d'âges et de morts, dont on puisse tirer les inductions nécessaires sur la durée de la vie moyenne, soit en général, soit relativement aux classes qui concourent aux assurances et aux tontines, soit enfin pour enseigner à les distribuer convenablement, afin de ne faire concourir ensemble à chances égales que ceux qui ont des probabilités semblables.

Dans l'application du principe commun, suivant lequel la somme auquel l'assuré a droit est le juste remboursement de celles qu'il a versées avec les intérêts accumulés, cet intérêt est ordinairement compté sur le pied des prêts ordinaires. En plaçant les deniers dans les fonds publics, les compagnies obtiennent un intérêt un peu plus fort. C'est une por-

(1) Ordonnances du Roi, du 6 septembre 1820 et du 31 janvier 1821.

tion de leurs bénéfices, destinée à contribuer à couvrir leurs frais; d'ailleurs la valeur vénale de ces fonds est variable et fait courir un risque à l'assureur, si, pour satisfaire aux engagemens, il est obligé de revendre ses inscriptions. Quelquefois on se réserve de faire dépendre la hauteur de l'intérêt employé pour élément dans les calculs, du cours des 5 pour 100 consolidés. Toutes ces combinaisons sont nouvelles en France; et il ne s'est point présenté de difficultés entre les assurés sur la vie et les assureurs, qui aient donné occasion de fixer aucune jurisprudence que nous puissions rapporter (1).

(1) Je n'ai pas parlé de la Caisse hypothécaire; dans son premier plan ce devait être une caisse territoriale, prêtant aux propriétaires d'immeubles, mais leur mettant entre les mains, au lieu d'argent, un papier de confiance, payable en écus à présentation, qu'il s'agissait de maintenir sur son crédit dans la circulation pendant des années entières: or ce papier avait le défaut de tout billet remboursable à bureau ouvert, dont le gage est une créance à long terme, et sans moyens suffisans de contrainte pour assurer la rentrée à jour très-fixe. L'autorité refusa de sanctionner ce projet.

Dans son nouvel état, la caisse hypothécaire, autorisée par Ordonnance du Roi du 12 juillet 1820, doit aussi prêter du papier; mais ses engagemens sont à des termes éloignés, et non plus à vue. Elle les divise en annuités comme les rentrées de ses prêts; il y a, en attendant les échéances, une promesse d'employer la mise, qui doit fournir un capital considérable, à l'escompte en argent des billets émis. Le jeu de la machine, la quotité réelle de l'intérêt exigé des emprunteurs comparé au taux légal, et quelques autres circonstances, n'étaient pas sans difficultés; mais du moins ce n'était pas, comme dans le premier projet, l'envahissement de la circulation par une sorte de papier-monnaie. Cependant, tandis que l'établissement était accusé par des frondeurs de profits usuraires, certains actionnaires, à leur tour, ont cru découvrir qu'il n'y avait pour eux, en perspective, que des pertes au lieu des bénéfices du prospectus. L'existence de la caisse est attaquée avant qu'elle ait

commencé ses opérations; peut-être son établissement n'aura-t-il servi qu'à fixer la jurisprudence sur une question nouvelle : Si des actionnaires demandent la dissolution d'une société anonime, sous prétexte d'erreurs fondamentales dans les statuts, et d'impossibilité de les exécuter, les administrateurs de la compagnie sont-ils de légitimes contradicteurs? pourraient-ils accéder? doivent-ils défendre? du moins sont-ils autorisés à consentir à l'arbitrage auquel la loi soumet les contestations sociales? et si le tribunal y renvoie, ont-ils qualité pour procéder à la nomination des arbitres au nom de la société? La Cour Royale de Paris, confirmant un jugement du tribunal de Commerce, vient de décider l'affirmative de la plupart de ces questions. Les administrateurs doivent nommer les arbitres et défendre, sauf à demander de plus amples pouvoirs à leurs commettans.

TABLE

DES LIVRES, DES CHAPITRES ET DES ARGUMENS

DU TROISIÈME VOLUME.

LIVRE XI.

Digitized by Google

LIVRE XII.

COMMERCE MARITIME.

SECTION PREMIÈRE.

Digitized by Google

(1) Le chiffre VII manque au dernier alinéa de la page 304.

SECTION II.

(1) Le chiffre VII manque au dernier alinéa de la page 391.

Digitized by Google

APPENDICE.

DIVERSES ESPÈCES D'ASSURANCES.

TABLE DES ARTICLES
DU CODE DE COMMERCE

Rapportés aux pages du texte de l'ouvrage, où ils se trouvent exposés ou indiqués.

N. B. Dans l'ouvrage, le renvoi du texte aux articles du Code est ordinairement marqué en note au bas des pages; mais quelques-unes de ces indications ayant été omises, elles sont distinguées ici par un astérisque (*).

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DES ARTICLES

DU CODE CIVIL.

Digitized by Google

TABLE DES ARTICLES
DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE.

Digitized by Google

FIN.

Digitized by Google

ERRATA DU TOME TROISIÈME.

Pag. 17, à la note, lig. 7, *après le mot* imprimé. *ajoutez* L'art. 8 de la même ordonnance prescrit qu'il sera déposé en outre trois exemplaires, dont elle indiqne la répartition.

Pag. 57, lig. dernière, 16 francs à 200 francs, *lisez* 200 francs à 20,000 francs.

Pag. 63, lig. 4, d'argent fine *lisez* d'argent fin

Pag. 85, lig. 7, fourni *lisez* fournie

Pag. 87, lig. 14, convient *lisez* conviennent

Pag. 91, à la note, ligne pennltième, de le grossir *lisez* de la renforcer.

Pag. 101, lig. 7, cinq autres ans *lisez* cinq autres.

Pag. 146, lig. 8, temps *lisez* terme.

Pag. 198, lig. 6, du chap. XI fret *lisez* prêt

Pag. 202, à la note lig. 3, à yeux *lisez* les yeux

Pag. 243, lig. 7, le debours *lisez* les déboursés

Pag. 250, lig. 17, subrogé ponr *lisez* subrogé par

Pag. 281, lig. dernière, délibéré *lisez* libéré

Pag. 324, lig. 25, pouvaient *lisez* peuvent

Id., lig. 29, était *lisez* est

Pag. 347, lig. pennlt. *déclare* lisez *déclara*

Pag. 355, lig. 10, se trouvant *lisez* se tenant

Pag. 358, lig. 25, l'on interrompt *lisez* là, on interrompt

Pag. 398, lig. 25, du dehors chez nous *lisez* du dehors, chez nous,

Pag. 401, lig. 1, vire *lisez* navire

Pag. 436, lig. 25, un rabais *lisez* un rabais du droit

Pag. 437, lig. 18, communes *lisez* communs

Pag. 442, lig. 20, paroisseut *lisez* paraissaient

Pag. 444, lig. 21, le constamment *lisez* constamment

Pag. 468, lig. penult., combinée *lisez* compliquée

Pag. 473, lig. 16, pouvait *lisez* ponrrait

Pag. 489, lig. 22, deux présidences *lisez* deux autres présidences

Pag. 507, lig. 13, en France; la *lisez* eu France. La

Pag. 514, lig. 16, efficacité. Si *lisez* efficacité; si

Id., lig. 21, capitulations, après *lisez* capitulations. Après

Pag. 526, lig. 29, que sur toutes *lisez* que toutes

Pag. 531, lig. 31, Deys *lisez* Rays

Pag. 566, lig. 2, assurance, *lisez* réassurance

Pag. 579, lig. 8, n'exige *lisez* n'emporte

Pag. 580, lig. 12, mutuelle *lisez* pareille

Pag. 588, lig. 18, entreprises *lisez* entreprises d'assurances,

Pag. 590, lig. 19, que *lisez* qui

Id., lig. 25, avec les intérêts qu'elle a produits qui doit être restituée, *lisez* qui doit être restituée avec les intérêts qu'elle a produits

Pag. 598, lig. 12, $1 \frac{2}{9}$ *lisez* $3 \frac{1}{4}$

ERRATA.

Citations du Code de commerce.

Pag. 127, note (2), 202, *lisez* 209
Pag. 149, note (1), 24, *lisez* 294
Pag. 179, note (1), 400 *lisez* 300
Pag, 188, note (3), 301, *lisez* 302
Pag. 252, note (1), 301, *lisez* 361
Pag. 297, note (1), 230, *lisez* 320
Pag. 298, note (4), 427, *lisez* 327
Pag. 304, note (2), 320, *lisez* 330

Digitized by Google

Ouvrages qui se trouvent chez BARROIS *l'aîné, Libraire.*

Dissertations sur l'état du Commerce en France, sous les rois de la première et de la seconde race; par Carlier, 1753. in-12.

Essais sur l'esprit de la Législation favorable à l'agricultura, à la popultion et au commerce, 1766. 2 vol. in-8.

Histoire et Commerce des colonies anglaisas dans l'Amérique septentrionale. in-12

Lettres sur la Monnaie fictive et sur son usage dans le commerce. — Dissertation sur le commerce; par Belloni. in-12.

Pandectes de Justinien, mises dans un nouvel ordre, avec les lois du Code et les Novelles qui confirment, expliquent ou abrogent celles des Pandectes; par Pothier; et la traduction en regard du texte; par Breard de Neuville. 25 vol. in-8. Il en paraît huit volumes. Les autres sont sous presse.

Recherches sur la Population de la France; par Messauce. in-4.

Recherches sur le Commerce, ou idées relatives aux intérêts des différens peuples de l'Europe, 1778. 2 part. in-8. fig.

SERIONNE. Commerce de la Hollande, ou Tableau du commerce des Hollandais dans les quatre parties du monde. 3 vol. in-12.

— Intérêts (les) des nations de l'Europe, développés relativement au commerce, 1766. 2 vol. in-4.

Théorie et Pratique du Commerce et de la Marine; par de Ustaritz, trad. de l'espagnol par de Forbonnais, 1753, in-4.

Traité de l'Usure, par Sonchet, 1776 .in-12.

Traité des Richesses, par Isnard, 1781. 2 vol. in-8.

Traite général du Commerce de l'Amérique, etc. 1783. 2 vol. in-4. fig.

M. GUILLAUME DE VAUDONCOURT. Mémoires pour servir à l'histoire de la guerre entre la France et la Russie, en 1812, avec un atlas militaire. 2 vol. in-4.

Les mêmes, 2 vol. in-4., papier vélin, l'atlas colorié.

— Histoire de la guerre soutenue par les Français en Allemagne en 1813, avec un atlas militaire. 2 vol. in-4.

La même, 2 vol. in-4., papier vélin, l'atlas colorié.

— Histoire des campagnes d'Italie en 1813 et 1814, avec un atlas militaire. 2 vol. in-4.

— Histoire des campagnes d'Annibal pendant la deuxième guerre Punique, suivie d'un abrégé de la tactique des Romains et des Grecs, et enrichie de plans et de cartes topographiques. 4 vol. in-4., dont un de planches.

— Carte générale de la Turquie d'Europe à la droite du Danube, ou des Beglerbegliks de Roum-Ili, Bosna et Morée, dressée d'après les meilleures observations astronomiques, 1818, en quatre grandes feuilles lithographiées, avec un Mémoire analitique et critique.

Manuel historique du systèma politique de l'Europe et de ses colonies, depuis la découverte des deux Indes; par M. Heeren. traduit de l'allemand. in-8.

Mémoires pour servir à l'histoire de France en 1815, avec le plan de la bataille de Mont-Saint-Jean. in-8. *Edition originale faite sur le manuscrit envoyé par M. O'Meara, ex-chirurgien du vaisseau de S. M. B.* la Northumberland.

Les mêmes; papier vélin, avec le plan colorié.

Mémoires sur les opérations militaires des Français en Galice, en Portugal et dans la vallée du Tage, en 1809, sous le commandement du maréchal Soult, duc de Dalmatie; par M. Le Noble, intendant militaire. 1 vol. in-8. avec cartes et plans de batailles.

Digitized by Google

M. Appert. Livre de tous les Ménages, ou l'Art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances animales et végétales; troisième édition, revue et augmentée. in-8., fig.

M. Benoit. Théorie générale des Pèse-Liqueurs, appliquée à la construction pratique de toutes sortes d'Aréomètres entièrement comparables; avec des tables aréométiques très-étendues, fournissant les pesanteurs spécifiques correspondant aux divers degrés du Pèse-sel et du Pèse-esprit en usage. in-8., avec une planche lithographiée.

Blair (Hugues). Sermons traduits par Tressan. 5 vol. in-8.; *seule traduction complète.*

Cessac (M. le comte de). Guide de l'Officier particulier en campagne, ou connaissances militaires nécessaires, pendant la guerre, aux officiers particuliers; 3e édit, revue et augmentée. 2 vol. in-8., fig.

Delagardette. Nouvelles Règles pour la pratique du dessin et du lavis de l'architecture civile et militaire, in-8., fig.

Étrennes du bon vieux temps, recueil édifiant, par le frère Candide Ignorantin. in-18.

M. Flaugergues. De la Représentation nationale, et principes sur la matière des élections. in-8.

Genlis (Mad. de). Arabesques mythologiques, ou les attributs de toutes les divinités de la fable, le texte contenant l'histoire des faux Dieux, etc. 2 vol. in-12, fig.

Les mêmes, 2 vol. in-8., fig. supérieurement coloriées, cart.

— Manuel du Voyageur, contenant des dialogues et des lettres, à l'usage des militaires et des voyageurs, en six langues; française, anglaise, allemande, espagnole, italienne et portugaise. in-8.

M. Lacretelle aîné. Des Partis et des Factions, et de la prétendue aristocratie d'aujourd'hui. in-8.

Martens. Cours diplomatique, ou Tableau des relations extérieures des puissances de l'Europe. 3 vol. in-8.

— Essais concernant les Armateurs, les Prises et les Reprises. in-8.

— Précis du Droit des gens moderne de l'Europe. in-8.

— Recueil des principaux Traités d'alliance, de paix, etc. (depuis 1761 jusqu'en 1819). 15 vol. in-8.

M. Noizet de Saint-Paul. Élémens de Fortification, à l'usage des officiers des états-majors des armées. 2 vol. in-8., avec 71 pl.

— Traité complet de Fortification. 2 vol. in-8.; troisième édition, revue et augmentée, avec 78 pl.

Précis historique des opérations de l'armée d'Italie en 1813 et 1814; par le chef d'état-major général de cette armée (M. le comte Vignoles), in-8., fig.

Régime (du) municipal, et de l'administration de département; 2e édit. in-8.

Romme. Dictionnaire de la Marine française, 2e édit. in-8., 7. pl.

M. Savary. Mon Examen de conscience sur le 18 brum. an VIII. in-8.

Verkaven. Art de lever les Plans, appliqué à tout ce qui a rapport à la guerre, à la navigation et à l'architecture rurale et civile; deuxième édition, revue et corrigée. in-8., fig.

— Traité de Nivellement, revu, augmenté et publié par un ancien ingénieur, officier au Corps Royal d'état-major, 1820. in-8., fig.

Wenkii *Codex juris gentium recentissimi è tabulariorum*, etc. *monumentis compositus.* 3 vol. in-8.

Digitized by Google

Digitized by Google

005684805

Digitized by Google